

Valtra Team

Valtra kundemagasin • 2/2010

SCR motorerne reducerer
**brændstof-
forbruget**

Side 6-7

EcoPower

En kontakt
til lavere
brændstofforbrug

Side 10

Valtra S-serien

Er den mest
brændstoføkonomiske
i sin klasse

Side 13

Et godt
match mellem
kraft og vægt

Side 18

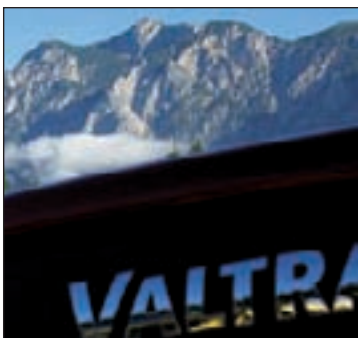




Valtra S-serien traktorerne

– er de første, hvor SCR teknologien blev taget i anvendelse, side 13

Lederen	3	Valtra's alsidighed kommer til sin ret imellem fjeldene i Lapland	16
Trinløs en fordel i juletræerne	4	Et godt match mellem kraft og vægt	18
Nye motorer skåner både din tegnebog og miljøet	6	Valtra nyder stor popularitet i Vestindien	20
2841 km – Italiener kører selv sin traktor hjem fra Finland	9	Et brandslukningskøretøj til krævende terræn	21
EcoPower – En kontakt til lavere brændstofforbrug	10	Old-timer: Valtra er veteran med hensyn til forskning i alternative brændstoffer	23
SCR motorteknologien sparer virkelig brændstof	12		
S-serien er den mest brændstoføkonomiske i sin klasse	13		
Individuelle traktorer fra individuelle traktorbyggere	14		



Italiener kører selv sin traktor hjem fra Finland
Side 9



Individuelle traktorer fra individuelle traktorbyggere
Side 14



Et norsk brandslukningskøretøj til krævende terræn
Side 21



Året 2010 har været, og ser ud til at blive, et år, som de fleste vil huske, fordi krisen fortsatte selv om flere troede at den var overstået. Hvis man troede, at vi var kommet på den anden side af krisen, må man tro om igen. Tingene går meget trægt, og har stor indflydelse på kundernes og vores hverdag. Det er ikke for at der er blevet mindre at tage fat på, der er stadig mange som har lysten til at investere, men de får ofte vanskeligheder når det kommer til det finansielle, som i mange tilfælde bremses af dem som skal låne pengene ud.

For Valtra's vedkommende har vi haft et forrygende år indtil dato. Vores markedsandel er steget med næsten 100 % så vi efter 3. kvartal med 12 %, er landet på en samlet 4. plads i den officielle registrerings statistik. Vi har en forventning om, at 4. kvartal også bliver godt for Valtra.

Kundeordre bestillinger har virkelig slået igennem i år, og det skal det fortsætte med i 2011. Fordelene er mange, ved kunde ordre, rent økonomisk for alle parter. Men først og fremmest har vi fokus på jer som kunder, samt Valtra forhandlerne, og ser de muligheder som det giver for jer.

Rigtig mange har været ude og prøvekørt vores demotraktorer her i efteråret, og der er ingen tvivl om, at der er sået mange frø for den kommende tid. Selv om det måske ikke har givet et salg lige her og nu, tror vi at det giver et afkast i den kommende periode, når der igen bliver åbnet lidt for investeringerne. Vi har haft rigtig mange positive tilbagemeldinger på både Versu med power shift transmission og Direct med variabel transmission. Og ikke mindst har S-serien imponeret og givet stor tilfredshed

hos de kunder som har testet den. Med de gode erfaringer vi har fra brugerne efter det første år, vil der komme mange kunder på banen, hvilket er rigtig positivt.

S-serien med TwinTrac bliver først tilgængelig fra 2011, men allerede i slutningen af 2010 vil der blive nogle demonstrationer af S-serien, med vendbar førerplads (TwinTrac). Det er specielt skovfolk, som er meget interesseret i dobbeltkommando, for der findes en række opgaver i skoven som kræver omvendt førerplads, eksempel fræsning, flis hugning men også en del andre opgaver.

Jubilæum. Næste år har Valtra traktorfabrik 60 års jubilæum, dette vil blive fejret på forskellige måder. Ud over vores jubilæum, glæder vi os til 2011. Valtra står over for nye udfordringer, som vi helt sikkert vil løse på en professionel måde. Det bliver et spændende år med Valtra, hvor vi vil følge op på det flotte resultat i 2010.

Valtra bussen kører igen 2011 og vi har planeret at det bliver i uge 21, at der laves en kunde tur til fabrikken i Finland, se omtalen i bladet. Sidste år blev turen ikke til noget på grund af manglende tilmeldinger, jeg håber på at det bliver rigtig mange der vil deltage til foråret. Så tilmeld dig hvis du vil være med til at fejre Valtra's 60 års jubilæum.

Vær med til at fejre Valtra's 60 års jubilæum i 2011 sammen med Valtra forhandlere og Team Valtra.

John Arildsen

Valtra Team

Valtra kundemagasin

Chefredaktør

Hannele Kinnunen, Valtra Inc.
hannele.kinnunen@valtra.com

Redaktion

Tommi Pitenius, Valtra Inc.
tommi.pitenius@valtra.com

Redaktører

Truls Aasterud, Lantmännen Maskin AS
truls.aasterud@lantmannen.com
Carlos Villasante, Agco Iberia, S.A.
carlosvillasante@mad.agcocorp.com
Sylvain Mislange, Agco SA
sylvainmislange@fr.agcocorp.com
Lucy Jones, Agco Ltd.
lucyjones@uk.agcocorp.com
Kim Pedersen, LMB Danmark A/S
kim.pedersen@lantmannen.com
Bogdan Rachwal, Agco Sp. z o.o.
bogdan.rachwal@valtra.com
Astrid Zollkofer, Valtra Vertriebs GmbH
astrid.zollkofer@valtra.com

Udgiver Valtra Inc., Finland, www.valtra.com

Coordination Medita Communication Oy

Lay-out Juha Puikkonen

Tryk Forssa Print 2010

Fotos Valtra arkiv og resp. artikelforfattaere

Trinløs en fordel i juletræerne

L. K. Skovservice har skiftet over til en Valtra T162 Direct, som rummer en masse forbedringer i forhold til den veltjente Valtra M150.

Man er slet ikke så meget i tvivl om, hvad det drejer sig om her på stedet. For juletræerne står på lange, lige rækker på den ene side af de velholdte veje, mens lige så velholdte bygninger står på den anden side.

Vi er på Engetvedvej lidt syd for Them i Midtjylland, hvor Valtra Team bladet er taget på besøg hos skoventreprenør Lars Kildsgaard, der ejer og driver L. K. Skovservice, hvis speciale er juletræer og næsten alle øvrige opgaver i skovbruget.

Han har drevet sin forretning i mange år og har siden starten været mest glad for de finske traktorer fra Valtra.

– Men vi sætter mest pris på trinløse transmissioner, og her har det tidligere knebet lidt for Valtra at være med.

– Nu er de imidlertid tilbage igen med traktorer i alle de størrelser, vi skal bruge, konstaterer han.

Allerede sidste vinter besluttede han, at en seks år gammel Valtra M150 skulle have en afløser i form af den nye Valtra T162 Direct med TwinTrac – det vil sige, at den har trinløs transmission og vendbar førerplatform.

En helt anden oplevelse

Den nye traktor blev leveret af den lokale forhandler, Helms TMT-Centret, i begyndelsen af april 2010.

Chauffør på den nye traktor er Peter Kunnerup, som selv er uddannet landbrugsmaskinmekaniker hos en Valtra-forhandler, før han kom til L. K. Skovservice.

– Man kan slet ikke være i tvivl om, at der er sket en masse med den nye T162 Direct i

forhold til den M150, jeg før kørte med, fortæller han.

For det første er der selvfølgelig den indlysende forskel, at transmissionen nu kører automatisk og trinløst. Det i sig selv er særdeles behageligt til de opgaver, der løses.

– Men komforten er også helt anderledes god i kabinen, sådan som vi har fået den udstyret med affjedring og aktivt sæde, mener han.

Forakslen er også affjedret, og det er med til at øge komforten for piloten.

Selve betjeningen er også ændret til at være elektronisk, og det er en fordel.

– Det var ikke så svært at finde ud af at komme i gang med at køre med den, fortæller Peter Kunnerup.

Han glæder sig desuden over et lavt lyd-niveau, så han kan høre radio uden at skulle skrue særlig meget op for lyden.

Til plantning og sprøjtning

En af de indlysende fordele ved den nye T162 Direct er også, at oliemængden i hydrauliksystemet kan ændres efter det aktuelle behov.

– Vores maskiner er forsynet med stempeler i mange forskellige størrelser, som har forskelligt behov for oliemængde for at køre optimalt.

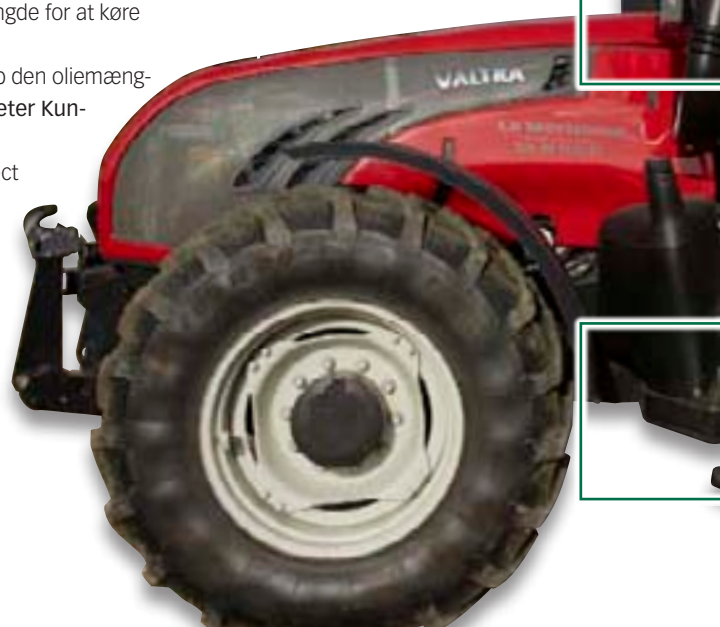
– Nu er det let at få netop den oliemængde, der passer bedst, siger Peter Kunnerup.

Den nye Valtra T162 Direct har kørt omkring 600 timer fra begyndelsen af april og frem til sommerferien. Midt på sommeren bliver den ikke brugt så meget, men om efteråret og i den tidlige vinter, er den i fuld aktion igen.



De ekstramonterede Xenon lygter er godt pakket ind, så de ikke ødelægges under arbejdet.

Den nye Valtra T162 Direct.





Peter Kunnerup (tv) og Lars Kildsgaard (th) ved den forholdsvis nye Valtra T162 Direct, der bruges til sprøjtning, plantning og udkørsel af juletræer.

– Vi bruger den først og fremmest til sprøjtning, plantning og udkørsel af juletræer, siger han.

Til udkørsel er den udstyret med kran og vogn – her kommer den vendbare førerplatform helt til sin ret.

God service er vigtig

Traktorerne er ikke pyntegenstande hos L. K. Skovservice, og de skal fungere optimalt i de travle sæsoner, hvor tiden er knap.

Den nye Valtra T162 Direct kommer således til at skulle køre godt 1.000 timer årligt – og især når juletræerne skal køres ud, er der tryk på.

– Derfor er vi også særdeles glade for at vide, at servicen ikke er langt væk, hvis og når vi får brug for den, siger Lars Kildsgaard.

Sammen med sine medarbejdere oparbejder han over 100.000 juletræer årligt på egne arealer og ikke mindst hos kunderne.

– Der er cirka tre uger til at klare den opgave, og der skal det bare køre godt, konstaterer han.

Minimal daglig service

Med til at gøre en traktor komfortabel at køre med i travle perioder er også, at den daglige service inklusiv smøring er nem at overkomme.

– Vi bruger ikke meget tid på den opgave, men kan i stedet koncentrere os om at udføre arbejdet, siger Peter Kunnerup.

I vinterhalvåret kører han ofte på tidspunkter, hvor dagslyset er minimalt – eller når det er helt mørkt.

– Derfor fik vi monteret Xenon arbejdslygter både foran og bagpå, så vi har et rigtig godt lys til opgaverne, fortæller han.

Overvejer en S-serie traktor

L. K. Skovservice udfører også stubfræsning og knusning, som begge er opgaver, der kræver meget stor motoreffekt for at have en høj kapacitet.

– Vi har derfor tanker om, at vi kan bruge den nye Valtra S-serie traktor, der også har trinløs variabel transmission, siger Lars Kildsgaard. Han ser derfor frem til, at han kan få en på prøve for at se, om den lever op til forventningerne.

■ Af Niels Damsgaard Hansen, ndhtxtfoto



Hele bunden er godt beskyttet af en tyk stålplade.



SCR motorerne reducerer brændstofforbruget

Nye motorer skåner både din tegnebog og miljøet



Allerede for år tilbage præsenterede lovgiverne i både Europa og Nordamerika en plan for producenterne af traktorer og andre maskiner om, at forureningen med kvælstofdioxid og partikler fra udstødningsgasserne skulle reduceres. Og det er let at forstå hvorfor. Partikelemissionen udgør nemlig en stor sundhedsrisiko, mens emissionen med kvælstofdioxid medfører smog og syreregn.

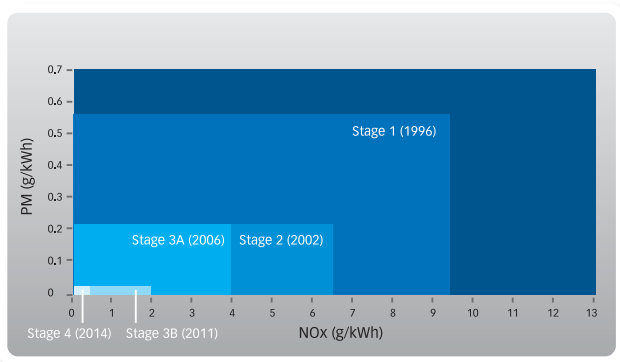
Valtra har taget Selective Catalytic Reduction (SCR) motorteknologien i anvendelse for at leve op til lovgivningen på dette område. S-serie traktormodellerne var de første i verden, som blev udstyret med SCR-motorer. Udover at skaffe Valtra en masse erfaringer med denne teknologi, har S-serien herved også bragt sig i spidsen med hensyn til at skåne miljøet.

– Med SCR-teknologien udnyttes brændstoffet mere optimalt i motorerne, så miljøet skånes. Det sker ved hjælp af en såkaldt katalytisk omformer. Gevinsten er en fremragende effektivitet sammenlignet med tidligere og konkurrerende teknologier, forklarer Juha Tervala, marketingdirektør hos AGCO Sisu Power.

I traktorer med SCR-motorer er forbrændingen i cylindrene så effektivt, som den overhovedet kan blive.

AdBlue, der er en urea/vand-opløsning, sprøjtes ind i udstødningsgasserne, inden de når frem til den katalytiske omformer, som er monteret i udstødningrøret. I omformeren reagerer AdBlue opløsningen med kvælstofoxiderne, hvorved der dannes ufarlige forbindelser.

Fra næste år vil Valtra's store T-serie traktorer blive udstyret med SCR-motorer. Den nye lovgivning for motoremissioner rummer en overgangsperiode, hvor motor- og traktorproducenterne kan tage den nye teknologi i brug.



Fra begyndelsen af 2011 må traktorer på over 174 hk ikke producere mere end to gram kvælstofdioxid og 0,025 gram partikler pr. kiloWatt/time. Fra 2014 vil den tilladte mængde af kvælstofdioxid blive yderligere reduceret til kun 0,4 gram pr. kiloWatt/time. Motorernes emission af kvælstofdioxid og partikler vil så være reduceret til kun tre procent af emissionen fra den tidligere periode i 1996. Denne enorme reduktion vil kræve investeringer hos både producenterne og brugerne af traktorer og maskiner.

Det betyder, at det meste af det, der kommer ud af udstødningsrøret, er kvælstofgasser og vand.

Emissionen med kulbrinte og kullite er minimeret allerede i forbindelse med tidligere forbedringer af motorerne. Det kan ikke undgås, at der dannes kuldioxid i forbindelse med enhver forbrænding, men på grund af det lavere brændstofforbrug dannes der mindre af det i SCR-motorerne.

SCR-teknologien har allerede været anvendt i kraftværker i årtier, og i adskillige år i lastbiler. Overalt fungerer systemet effektivt. Maskinproducenter, der ikke har taget teknologien i anvendelse endnu, skal gøre det senest i 2014, hvor der træder skrappe miljøregler i kraft.

For traktorbrugere er SCR-teknologien nem at have med at gøre i det daglige arbejde. Systemet styres via traktorernes elektronik. Alt, hvad traktorføreren skal gøre, er at fylde AdBlue-tanken på samme måde som brændstofftanken eller beholderen til sprinklervæske. Det vigtigste for de fleste brugere er, at SCR-teknologien reducerer brændstofforbruget med omkring 10 procent sammenlignet med de tidligere generationer af motorer. Reduktionen i brændstofforbruget kan variere fra traktormodel til traktormodel, samt efter brugs-mønster.

■ Tommi Pitenius



SCR-technology (Selective Catalytic Reduction)

- Reducerer emissionen af kvælstofoxid og partikler
- Reducerer brændstofforbruget med omkring 10 procent
- Forebygger, at smøreolieerne snavses til
- Reducerer varmebelastningen af motoren
- Eliminere behovet for et separat partikel-filter
- Eliminere behovet for at lede udstødningsgasserne tilbage i motoren



Valtra kan også køre på biogas

I sommer præsenterede Valtra på Borgeby Fålt dagar i Sverige en såkaldt koncepttraktor, der kan køre på biogas. Traktoren er udstyret med en motor, som kan køre på dieselbrændstof alene eller en blanding af diesel og biogas. Når der køres på biogas, kommer 70-80 procent af effekten fra biogassen. Der sprøjtes samtidig en lille mængde dieselbrændstof ind i cylindrene af hensyn til forbrændingen.

Koncepttraktoren er baseret på en Valtra N101 og er udstyret med en 170 liters brændstofftank, hvor biogassen befinder sig under et tryk på 200 bar. Denne mængde biogas svarer til omkring 30 liter dieselbrændstof. Der testes og udvikles stadig på traktoren sammen med mange samarbejdspartnere.



Valtra reducerer sit fodspor af kuldioxid

Valtra har sammen med logistik-firmaet DHL reduceret sit fodspor af kuldioxid. Fra august til nytår sidste år lykkedes det Valtra at reducere udledningen af kuldioxid, der dannes i forbindelse med ekspresleverancer, med totalt 270,16 tons. Kampagnen, der omfatter alle ekspresleverancer, som DHL gennemfører for Valtra, fortrinsvis af reservedele, fortsætter.

Valtra var den første store industrivirksomhed i Finland, der gik med i DHL's GoGreen service. Udledningen af kuldioxid reduceres ved at planlægge ruter og logistik mere effektivt. Som et led i programmet har DHL og Valtra plantet træer, der skal binde kuldioxid, på statsejede områder i Padasjoki i Finland.

Forbruget af AdBlue udgør omkring 3–5 procent af brændstofforbruget

SCR-systemet kræver anvendelse af additivet AdBlue, der sprøjtes ind i udstødningsgasserne, inden de når frem til den katalytiske omformer, som er monteret i udstødningsrøret. I Nordamerika markedsføres additivet også under navnet DEF (Diesel Exhaust Fluid). AdBlue lever op til DIN70070 og ISO22241 standarderne.

AdBlue består af 67,5 procent vand og 32,5 procent urea. Den lyse eller lyseblå opløsning er ikke brandfarlig eller skadelig for miljøet. Der er således ingen særlige restriktioner forbundet med transport eller opbevaring af produktet.

AdBlue begynder at stivne ved minus 11 grader Celsius, men fryser først rigtigt, hvis det udsættes for en temperatur på minus 25 grader Celsius i over 24 timer. Frysning påvirker

ikke opløsningens sammensætning – den kan således anvendes uden problemer efter optøning. AdBlue kan også vaskes af med vand, hvis man får det på huden, på traktoren eller på gulvet.

Additivet fås hos Valtra-forhandlere og brændstoffleverandører i beholdere på 10, 20, 200 og 1.000 liter. For eksempel kan man få installeret en AdBlue-beholder på 200 eller 1.000 liter med egen pumpe og slange ved siden af brændstoffpumpen, så begge dele kan påfyldes samtidigt uden besvær. På samme måde som med brændstof skal man sørge for, at der ikke kommer snavs i AdBlue opløsningen, da urenheder kan forårsage tilstopninger i systemet og beskadige den katalytiske omformer.

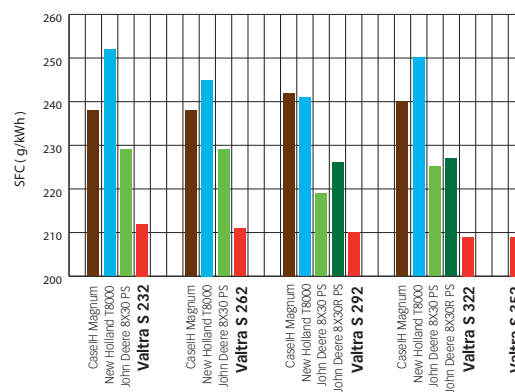


TwinTrac

- og den gode økonomi...



Brændstofforbrug ved max. PTO Power
af de største traktormærker i den højere HK-klasse



Figurene er ifølge OECD / Nebraska testrapporter. Testen blev udført med AGCO DT-serien (DT205-275B), som svarer til Valtra S-serie.

TwinTrac i S-serien nu i serieproduktion

Figuren sammenligner det specifikke brændstofforbrug ved maksimal PTO-effekt på store traktorer, som leverandørerne opgiver. Der måles på de PTO-omdrejninger, som giver størst effekt på en komplet traktor. Tal for moterens specifikke brændstofforbrug, som ofte ses, er lavere og kan ikke sammenlignes med de tal i figuren. Kontakt din nærmeste forhandler og hør mere om S-serien - med eller uden TwinTrac.



Nu kan du vælge din Valtra traktor i **9 farver**.
Find din lokale Valtra forhandler på www.valtra.dk

2841 km

Italiener kører selv sin traktor hjem fra Finland

Den italienske malkekvægs-landmand Vladi Peresson havde hørt, at Valtra fabrikken i Suolahti, Finland, producerer traktorer på basis af individuelle ordrer fra kunderne, og at kunderne er velkomne til at besøge den finske traktorfabrik. Da Vladi Peresson besluttede sig for at investere i en Valtra N142, stod det samtidig klart, at han selv ville køre traktoren hele vejen hjem til Italien.

– Det er en spændende oplevelse at køre tværs gennem Europa på en traktor, og samtidig får jeg set noget af verden, forklarer Vladi Peresson.

Vladi far, Claudio, passede malkekvægs-bedriften i Arta Terme i Norditalien, mens sønnen tog til Finland for at hente sin nye traktor.

Vladi havde sin søster, Daniela, og hans lokale Valtra forhandler, Guido Ortis, med på turen sammen med Paolo Stroili, Peter Stefanutti, Mirco Gigliani og Elena Bressani

Her ses de otte deltagere på turen fra Finland til Italien: Franco Scorsi, Vladi Peresson, Daniela Peresson, Elena Bressani, Mirco Gigliani, Peter Stefanutti, Paolo Stroili og Guido Ortis.



– alle sammen venner af familien. Endelig deltog Valtra produktchef hos AGCO Italia, Franco Scorsi, også i turen.

Bortset fra de to damer, Daniela og Elena, skiftedes alle til at køre traktoren. Hele selskabets rejse med en campingbil, så traktorkørerne kunne skiftes til at sove.

Turen startede ved traktorfabrikken i Suolahti den 2. august klokken 11.30. Den nye Valtra N142 Versu var udstyret med en transmission med 40 kilometer i timen som tophastighed. Rejseruten gik gennem Sydfinland, Estland, Letland, Litauen, Polen, Tjekkiet, Slovakiet, Ungarn og Østrig, inden grænsen til Italien blev krydset.

Undervejs på turen blev der aflagt besøg hos Valtra importører og forhandlere, og selskabet aflagde også besøg i hovedkvarteret for de polske landboorganisationer. Der blev givet dusinvis af interviews til aviser, tv og radio, og selskabet fik undervejs masser af støtte og opmuntringer fra både landmænd og trafikanter.



Takket være den affjedrede og lydisolerede førerkabine var turen tværs gennem Europa med den nye Valtra N142 Versu behagelig.

Peresson-familien fik på turen indsamlet adskillige tusinde euro til "Kopa ar mums", et børnehjem i Litauen.

Turen de sidste 140 kilometer fra den østrigske grænse og hjem havde næsten ceremoniel karakter. Naboer og kolleger fulgte på deres traktorer den nye Valtra N142 Versu i en hel traktorkonvoj.

Hele turen fra Finland til Italien på 2.841 kilometer blev tilbagelagt på syv dage. På den lange tur brugte Vladi Peressons nye traktor 1.090 liter brændstof, hvilket svarer til et gennemsnitsforbrug på 14,5 liter pr. køretime. I alt blev der kørt i 75 timer. Traktoren fungerede fejlfrit, og førerkomforten fik stor ros af alle kørerne.

Vi så en masse og mødte venlige mennesker på vores tur igennem Europa. Nu kan vi alle sammen se tilbage på nogle sjove dage, og vi kan begynde at tage vores nye traktor i brug. Lød det fra Daniela Peresson, vel tilbage i Arta Terme.

■ Tommi Pitenius



EcoPower

En kontakt til lavere brændstofforbrug

Maskinstationer søger konstant nye veje til omkostningsbesparelser. I 1998 lancerede Valtra så som den første traktorproducent en traktor med en brændstof-sparekontakt.

Det drejede sig om den 6-cylindrede Valtra Valmet 8350 EcoPower, der ydede 135 hk ved 1.800 omdrejninger pr. minut og havde et drejningsmoment på 650 Nm ved 1.100 omdrejninger pr. minut. Der blev solgt 3.500 styk af denne traktormodel over hele verden.

I 2001 introduceredes den 4-cylindrede Valtra 6750 EcoPower, som ydede 105 hk ved 1.800 omdrejninger pr. minut og havde et drejningsmoment på 530 Nm ved 1.150 omdrejninger pr. minut. Denne traktormodel blev solgt i 4.500 eksemplarer.

De to modeller er siden blev erstattet af 4-cylindrede N-serie modeller (124 hk) og 6-cylindrede T-serie modeller (173 hk).

AGCO Sisu Power motor

Udgangspunktet for at udvikle langsomtgående motorer var de robuste og driftssikre AGCO Sisu Power motorer i traktorerne fra Valtra, som var ekstremt slidstærke og meget driftssikre.

Ideen var at tage traktormodellen med den største motorydelse med intercooler og sænke omdrejningstallet pr. minut fra 2.200 til 1.800. Da de langsomtgående motorer har et højt drejningsmoment ved et forholdsvis lavt omdrejningstal, reduceres sliddet. Resultatet er et konstant drejningsmoment over et stort omdrejningsområde, hvilket igen giver mange brugsmæssige fordele.



Ved hjælp af en simpel kontakt kan man spare 10–15 procent brændstof.

To traktorer i en

I praksis er der tale om to traktorer i en. På EcoPower traktorerne kan man nemlig skifte imellem Eco- og Power-funktionerne. På verdensplan har Valtra i de seneste syv år solgt over 5.000 EcoPower traktorer, svarende til otte procent af produktionen.

Med Eco-funktionen aktiveret kan en EcoPower traktor spare 10–15 procent brændstof i kraft af, at motorens omdrejningstal er reduceret. Den gennemsnitlige stempelhastighed er 20 procent lavere end i almindelige motorer. Våde cylinderforinger og intercooling forlænger Sisu Power motorernes levetid yderligere.

Albert de Kleine fra Heteren i Holland

har kørt med en Valtra T151 EcoPower siden november 2007:

– Vi er tilfredse med traktoren, som vi bruger intensivt både sommer og vinter, gennemsnitligt 70–80 timer om ugen. Da vi gør så intensivt brug af traktoren, synes vi, det er en væsentlig fordel, at den har en knap, som vi kan aktivere og herved spare brændstof.

Gerrit van de Werff er en økonomisk traktorbruger. Han kører med en Valtra N111 EcoPower og har altid Eco-funktionen aktiveret.

– EcoPower-funktionen er næsten altid slået til. På den måde sparer vi 10–15 procent brændstof. Vi bruger traktoren til skovarbejde. Med dens 163 hk er det en ekstremt stærk traktor, som nu har 3.900 driftstimer bag sig. Traktoren bliver brugt til at producere træflis, blandt andet af stærkt poppeltræ, og vi udfører stubfræsning for vore kunder over hele Holland. Når vi udfører høstarbejde, slår vi Eco-funktionen fra.

Gerrit van de Werff fra Creil, Holland

har kørt med en Valtra N111 EcoPower i to og et halvt år:

– Jeg er ekstremt godt tilfreds med denne traktor. Offringa, min forhandler, siger altid, at jeg er den traktorbruger i området, der kører mest økonomisk. Vi bruger Valtra N111'eren til at transportere tulipaner og gladiolus, til pløjning og meget, meget mere. Brændstofforbruget ligger på 7–9 liter i timen ved 1.300–1.400 omdrejninger i minuttet.

– Inden jeg anskaffede N111'eren, kørte jeg med en Valtra 6750 EcoPower. Jeg var godt tilfreds med denne traktor, som jeg havde i fem år. Den store fordel ved Valtra traktorer generelt er den rummelige kabine, som med hensyn til komfort og betjening har levet op til forventning-

gerne i alle årene.

– Økonomisk traktorkørsel er en sport for mig. Når man bruger speederen forsigtigt, bremses i god tid og derefter accelererer forsigtigt igen, kan man spare en masse brændstof, og dermed penge. Og så holder traktoren længere.

Bernd og Florian Hillen, far og søn fra Essen i Tyskland

har en Valtra T140e på deres landbrugsbedrift med malkekøer. Besætningen består af 100 malkekøer plus 120 stykker opdræt, og så har de to store stalde med svin. Bernd og Florian Hillen fulgte den lokale Valtra-forhandler, Helmut Backhaus', anbefaling om at købe en Valtra T140e. Inden handelen blev indgået, testede Florian Hillen traktoren grundigt.

– På den positive side noterede jeg mig, at traktoren har en stor ydeevne, en robust motor og en rummelig kabine, som giver et perfekt udsyn. Og så er traktoren solidt konstrueret.

Florian Hillen fortsætter:

– Vores Valtra T140e klarer opgaverne let med lave motoromdrejningstal, ofte kun 1.200 i minuttet. Man behøver simpelt hen ikke at køre med flere omdrejninger. Vi forklarer altid vore elever, hvordan de opnår den samme kapacitet og trækraft med lave motoromdrejningstal.

– Vi testede traktoren med en majssåmaskine bagpå og en frontpакker foran. Det gik rigtigt fint, til dels på grund af den sandede jord. Traktoren brugte 9,8 liter brændstof i timen ved 1.400 motoromdrejninger i minuttet og 540 omdrejninger pr. minut på pto'en.

Florian Hillen bruger matematik til at for-



Albert de Kleine bruger traktoren meget intensivt. Han er i stand til at spare betydelige beløb hvert år, blot ved at trykke på Eco-knappen.

klare, hvorfor han anbefaler at køre med en EcoPower-traktor:

– Ved normalt brug holder en traktor i 10.000 driftstimer. Jeg tror, at når man kører med en traktor, som unødvendigt bruger en masse brændstof, mister man penge. Hvis man for eksempel køber en traktor, der bruger fire liter mere i timen end en Valtra, så bliver det jo til 40.000 liter mere på 10.000 driftstimer.

– Regner man med en literpris på godt 8,40 kroner, giver det et unødvendigt tab på over 300.000 kroner på 10.000 driftstimer. Det er selvfølgelig en skam. Jeg kører ikke traktor for fornøjelsens skyld, men for at tjene penge med den. Det er årsagen til, at jeg kører Valtra.

■ Annelies Bakker
Photos: Annelies Bakker

Nyt passagersæde til N- og T-serie traktorerne

N- og T-serie traktorerne fås nu med et nyt passagersæde. Det komfortable sæde har rygstøtte og sikkerhedssele og lever op til alle lovkrav. Sædet er fremstillet i den samme type robuste materiale, der er let at holde, som det tidligere sæde.

Det nye sæde er monteret på samme måde som det tidligere sæde, så det nemt kan eftermonteres på ældre traktorer. Tilsvarende kan nye traktorer stadig fås med den traditionelle passagersæde, som fylder mindre i kabinen end det nye passagersæde.



Brændstoftank i stål til N-serien

Traktorerne i N-serien kan nu fås med brændstoftank i stål, så de er endnu bedre rustede som skovtraktorer. Den fabriksmonterede ståltank kan rumme 150 liter, og den yder beskyttelse mod skarpe grene, træstubbe og klippestykker. Tanken sidder på venstre side af traktoren, og der er monteret en værktøjskasse på den. Brændstoftanken i stål mindsker ikke traktorens frihøjde.

Den nye ståltank fås på både Versu- og Direct modellerne i N-serien. På HiTech modellerne er brændstoftanken som hidtil beskyttet af stål-centerrammen.

Med ståltank er Direct modellerne de første traktorer med trinløs transmission, der er designet til at køre i skoven. Den fås også med kørselsafhængig pto til selvtrukne vogne samt skovkabine, TwinTrac dobbeltkommando, turbinekobling, skovdæk, hydrauliksystem med en kapacitet på 160 liter pr. minut, smalle bagskærme, beskyttede skovfælg og meget andet skovudstyr.

Fordele ved at køre med Eco-funktionen aktiveret	Power-funktion, som giver
<ul style="list-style-type: none">• Nominelt omdrejningstal: 1.800 rpm• Brændstoffbesparelse på op til 10 procent• Lavere støjniveau• Lavere stempelhastighed, længere levetid• Meget højt drejningsmoment over et bredt omdrejningsområde	<ul style="list-style-type: none">• næsten den samme motorydelse, men inklusive transport boost• Nominelt omdrejningstal: 2.200 rpm• Transport boost giver 11 hk (8 kW)• Tophastighed 50 eller 40 kilometer i timen• EcoSpeed afhængig af specifikationer• Høj pto-effekt
Her anbefales det at anvende Eco-funktionen	Her anbefales det at anvende Power-funktion
<ul style="list-style-type: none">• Ved jordbearbejdning• Ved diverse traktoropgaver• Ved skiftende arbejdsopgaver• Ved pto-opgaver ved 540 rpm	<ul style="list-style-type: none">• Ved tunge PTO-opgaver• Ved høje hastigheder• Ved høj hydraulikydelse



Jürgen Bongard har fremstillet træflis med sin Valtra S352 i næsten 1.000 timer

Jürgen Bongards Valtra S352 har gået næsten 1.000 timer. Allerede nu er han imponeret over det lave brændstofforbrug og SCR motorens ydeevne. Forbruget af AdBlue er lavere end forventet, og det er let at tanke på.

SCR motorteknologien sparer virkelig brændstof

Sauerland regionen syd for Ruhrdalen i det nordvestlige Tyskland er berømt for sine skove, bjerge og øde landområder. Her strømmer der turister til om vinteren for at dyrke styrtløb og langrend på ski, og om sommeren vandrer turisterne i skovene. Sauerlands økonomi er da også i høj grad baseret på skovsektoren.

– Jeg har allerede brugt min Valtra Valtra S352 til at fremstille træflis i 850 timer, og brændstofforbruget i forhold til mine tidligere traktorer er virkelig bemærkelsesværdig. Selv om min nye traktor har meget mere motorkraft end de tidligere, har jeg aldrig før set så lavt et brændstofforbrug til flisfremstilling, siger den lokale træflis-entreprenør Jürgen Bongard.

Han fremstiller træflis til kunder indenfor en radius på 100 kilometer fra landsbyen Neuenrade-Blintorp, hvor han bor. Hans traktorer har almindeligvis over 2.000 driftstimer om året, men de store smængder sidste vinter reducerede antallet af arbejdstimer med flishuggeren. Kunderne er typisk skovejere, som skal have fremstillet alt fra 100 til 3.000 kubikmeter træflis.

– Jeg har fremstillet træflis i 15 år, og i de 10 af årene har det været min hovedbeskæftigelse, selv om jeg aldrig har annonceret. Medmindre man regner med reklameværdien af et højt kvalitetsniveau og høj effektivitet, siger Jürgen Bongard.

Fra starten havde han ingen konkurrenter indenfor fremstilling af træflis, men nu er flere entreprenører gået ind i det. En af fordelene for Jürgen Bongard er, at han helt har specialiseret sig i fremstilling af træflis. For eksempel driver mange af konkurrenterne en gård ved siden af og rydder sne om vinteren. Jürgen Bongard er som specialist i stand til at tilbyde sine kunder fleksibilitet. Kælvninger i besætningen eller tilsnæede veje forstyrrer ikke flisproduktionen.

– Jeg begyndte at lave træflis som en deltidbeskæftigelse. Min første flishugger var en lille type, som jeg fyldte i med hånden. I tidens løb har jeg brugt forskellige traktorer og en lastbil. Siden 2000 har jeg lavet træflis på fuld tid, og Valtra S352'eren er den bedste traktor, jeg nogensinde har haft til denne opgave, hævder Jürgen Bongard.

S352'eren og Jenz flishuggeren vejer tilsammen 26 tons. Maskinsættets kapacitet er så stor, at han er glad for, at han kan overlade transportopgaven til kunden eller en anden entreprenør. Når der fremstilles op til 100 kubikmeter træflis i timen, er det nemlig vigtigt, at logistikken også fungerer.

Stærk motor

Jürgen Bongard har masser af rosende ord, specielt om S352'erenes motor. Den har masser af kræfter og drejningsmoment, naturligvis, men den er også ekstremt robust og klarer selv de tungeste belastninger uden problemer. På



Igennem de seneste 10 år har Jürgen Bongard været specialiseret i fremstilling af træflis. Traktoren og flishuggeren er i gang i 2.000 timer om året.

en typisk 10 timers arbejdsdag med flishuggeren, bruger motoren omkring 400 liter brændstof, hvilket han betegner som flot.

– Forbruget af AdBlue er overraskende lavt, nemlig cirka én procent af brændstofforbruget. Min Valtra forhandler, Hubertus Kregel, var endda ude og checke traktoren for at sikre, at alt var, som det skulle være. Han bekræftede, at et forbrug af AdBlue i denne størrelsesorden var normalt under disse arbejdsforhold, fortæller Jürgen Bongard.

Han råder over en 1.000-liters AdBlue-tank ved siden af brændstofftanken i maskinhallen. AdBlue-tanken er udstyret med en elektrisk pumpe, så det er nemt at fylde efter, hver gang traktoren tankes op.

– Når AdBlue-tanken kan rumme 1.000 liter, behøver jeg kun at få fyldt på den nogle få gange om året. Jeg får AdBlue fra samme leverandør, som leverer mit brændstof. Begge dele bliver leveret dagen efter, at de er blevet bestilt telefonisk. Den gamle AdBlue-tank er fjernet og en ny sat op. Det kan ikke være mere simpelt, slutter Jürgen Bongard.

■ Tommi Pitenius



Brændstoffektiviteten for Valtra's S-serie modeller og tilsvarende andre traktorer fra AGCO er netop blevet målt af adskillige uafhængige institutioner. Ifølge disse tests viste det sig, at S-serien har den bedste brændstoffektivitet i sin klasse.

S-serien er den mest brændstoføkonomiske i sin klasse

Traktorerne i S-serien bruger op til 17 procent mindre brændstof end konkurrerende modeller

I en test, som blev gennemført af University of Nebraska, blev en AGCO DT traktor, der svarer til Valtra's S-serie, sammenlignet med fem konkurrerende traktorer i forskellige effektklasser. Nogle af de konkurrerende traktorer var udstyret med powershift og trinløs transmission.

Valtra S-serie traktorerne havde hele tiden det laveste brændstofforbrug, uanset effektklasse og hvilken konkurrerende traktor, der blev sammenlignet med. Valtra traktoren brugte fra 3,8 til 17,2 procent mindre brændstof end konkurrenterne.

Rækkefølgen indenfor effektklasserne var hele tiden den samme. Valtra brugte hele tiden mindst brændstof, og den indbyrdes placering mellem de øvrige traktorer var generelt den samme, uanset effektklasse.

I forbindelse med testene blev brændstofforbruget målt på ptó'en i gram pr. kiloWatt/time.

Der blev ikke taget hensyn til forbruget af AdBlue, som skal bruges til SCR motorerne i Valtra S-serie traktorerne. AdBlue forbruget udgør imellem 0,1 og 4,0 procent af det totale brændstofforbrug, og AdBlue koster praktisk talt det samme som dieselbrændstof. Det betyder, at selv om forbruget af AdBlue lægges oveni forbruget af dieselbrændstof, ændrer det ikke på det overordnede billede.

SCR teknologien giver besparelser

S-serie traktorerne fra Valtra var de første i hele verden, hvor SCR (Selective Catalytic Reduction) teknologien blev taget i anvendelse. SCR teknologien reducerer emissionen fra traktorerne udstødning betydeligt. Teknologien er blevet anvendt i lastbiler i en årrække.

Med SCR-systemet sprøjtes der en urea/vand-opløsning ind i udstødningsgasserne inden

katalyse-converteren. Den overskydende kvælstofoxyd fra den stærkt optimerede forbrænding omdannes til harmløst vand og kvælstof.

Brændstofbesparelser på omkring 10 procent resulterer i betydelige økonomiske besparelser. Alt afhængig af, hvor mange timer, der køres, og typen af opgaver, er de årlige brændstofudgifter med S-serie traktorerne typisk mange tusinde kroner lavere end med konkurrerende traktorer.

Tysk test viser 16,6 procent lavere brændstofforbrug

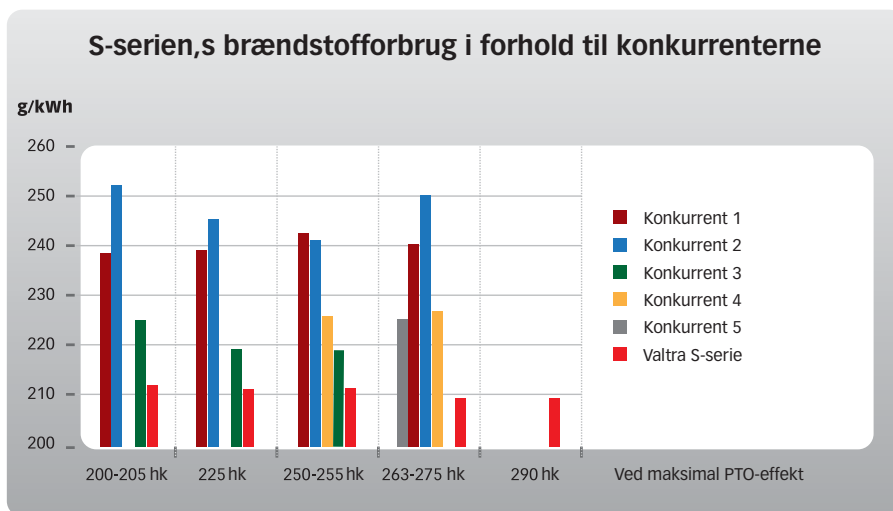
DLG, en anerkendt tysk organisation, der arbejder for tekniske og videnskabelige fremskridt, gennemførte en test med en Massey Ferguson

8600-serie traktor, som svarer til S-serien fra Valtra.

Testen viste et rekordlavt brændstofforbrug. Alt efter opgave havde denne traktor et brændstofforbrug på 10 til 20 procent under det, der blev målt på konkurrerende traktorer. I gennemsnit lå S-serie traktorens brændstofforbrug 16,6 procent under de tilsvarende konkurrerende modeller.

I forbindelse med testen blev traktorerne brugt til en lang række forskellige typer markarbejde ved både 60 og 100 procent effektudnyttelse. Brændstofforbruget blev målt i både liter pr. hektar og gram pr. kiloWatt/time.

■ Tommi Pitenius



Individuelle traktorer fra individuelle traktorbyggere

De bygger din traktor

Katja Laitinen er parat, når traktoren kommer ud fra overfladebehandlingsområdet midt på samlebåndet. På knap 20 minutter vil Katja gøre mange ting ved traktoren. Hun vil fjerne malerbeskyttelsestæppen, sprøjte smørefedt i alle smøreniplerne og montere håndbremse-cylindren. Under førerkabinen vil hun montere beslag og lydisolering.

Her i sommer er der blevet helt omorganiseret ved den del af samlebåndet, hvor de sidste ting gøres ved traktorerne. Det er her, Katja arbejder. Lige præcist de dele, der skal bruges til den enkelte traktor, kommer frem til hende på automatiske transportvogne fra lageret. Det betyder, at Katja ikke selv skal samle delene sammen, hvilket både reducerer risikoen for arbejdsulykker og øger effektiviteten.

Katja bor omkring 20 kilometer fra fabrikken. I sin fritid nyder hun at plukke vilde bær i skoven.



Forsknings- og udviklingsafdelingen

Ville Suihkonen arbejder i forsknings- og udviklingsafdelingen, hvor der arbejdes med bremsesystemer, forakslers og styringssystemer. Han bruger meget tid på diskussioner med underleverandører og fastsætter kravene til komponenter og systemer.

I sin fritid er Ville ofte ude på sin gård 80 kilometer fra Suolahti. Hans fætter driver en bedrift med 120 malkekøer, der malkes med to malkeroboter. Nu og da tager Ville en traktor fra forsknings- og udviklingsafdelingen med ud til sin fætter, så han kan teste den under praktiske forhold. Gårdens egen traktorflåde omfatter Valmet og Valtra modellerne T170, M150, 6800, 2105 og 705.

Som en fritidsaktivitet spiller Ville volleyball på et 2. divisions hold.

Martti Peura forarbejder huse til vendegear, frontgear, pto, powershift og aksler. Dette arbejde foregår i 3-skift med et morgen-, eftermiddags- og nathold. Blokkene anbringes i en holder og føres ind i en automatisk forarbejdningseenhed. Her sker der en forarbejdning af komponenterne i fire forskellige trin, og her kan de færdige komponenter også vaskes rene. Martti har arbejdet på transmissionsfabrikken i 36 år.

Som fritidsinteresser har Martti jagt og opdræt af hunde. Han fungerer også som dommer ved hundepøver.





Pakker reservedele

Jussi Puttonen pakker reservedelspakker, der skal sendes til udlandet. Hans kolleger samler de bestilte dele sammen på lageret og bringer dem hen til ham og andre pakke- medarbejdere. Hver dag sendes der reservedele af sted til alle dele af verden.

Ved siden af sit job på traktorfabrikken driver Jussi et landbrug i Laukaa på 32 hektar. Her dyrker han korn og græs til hø. Høet sælges til lokale kvægbrugere.

På fridage og i weekender passer Jussi sine marker og afgrøder, og det er blevet til adskillige hundrede timer med hans 4-hjulstrukne Valmet 565. Der hører også 37 hektar skov til Jussis gård. Med sin baggrund som landmand er det nemmere for ham at sætte sig ind i kundernes behov, når han arbejder med reservedele.

– Jeg ved, hvordan det er, når man har desperat brug for en ekspreslevering af reservedele, uanset hvor i verden det er, siger Jussi Puttonen.

Privat er han gift med **Elina**, med hvem han har datteren **Iida** på to år.



Monterer ekstraudstyr

Kim Kytöpuuro er med i det team, som monterer det ekstraudstyr, kunderne har bestilt, ved den første del af samlebåndet. Det meste af hans tid går med at montere kompressorudstyr.

Selv om sekundære monteringsopgaver foregår langs hovedsamlebåndet, foregår selve monteringsarbejdet trinvis langs samlebåndet. For eksempel monteres T-seriens luftbremser og luftaffjedringen til forakslen forskellige steder langs samlebåndet. Kim har også ansvaret for monteringen af pto-enhederne.

Kim bor på landet næsten 10 kilometer fra fabrikken. Derhjemme har han tre sønner på fire, fem og otte år. Hans kone arbejder også på Valtra fabrikken i reservedelsafdelingen.

Kører i amerikanerbil

Lige siden han var dreng, har Kim interesseret sig for klassiske amerikanerbiler. I øjeblikket kører han i en renoveret Chevrolet Impala fra 1960. Og han er netop i gang med at sætte en Impala fra 1975 i stand, og endnu et par projekter er i støbeskeen.



Johanna Herlevi vinder europamesterskab

Johanna Herlevi fra Valtra Shell Pulling Team hentede sejren hjem i Pro Stock 3500 kategorien ved europamesterskaberne i traktortræk i Hörby, Sverige i september. Teamets succes blev yderligere understreget ved, at hendes bror, **Matti Herlevi**, vandt bronze.

Også andenpladsen blev besat med en Valtra fra det hollandske team Next Sensation. Den samlede sejr i Euro Cup'en gik også til Next Sensation, som også har vundet det hollandske mesterskab flere gange.

Valtra Shell Pulling Team's stærke præstation i slutningen af sæsonen blev afbrudt, da den afsluttende konkurrence blev aflyst på grund af regnvej. Teamets Sigma Power-traktor endte på en fjerdeplads. Cæsar blev nummer 6 og Doris nummer 8 i den samlede pointstilling.

Nyt forum for Valtra-fans

Valtra har åbnet en ny fælles internetservice for alle Valtra-ejere- og fans. Formålet med denne service er at samle Valtra-fans fra hele verden. My Valtra, som hjemmesiden hedder, er et forum, hvor folk kan udveksle historier, fotografier og videooptagelser fra de forskellige miljøer, situationer og lande, hvor Valtra-traktorerne er i brug.

De besøgende på My Valtra kan fortælle om sig selv, deres arbejde, deres maskiner og situationer, der involverer deres Valtra-traktorer og dele deres erfaringer med andre brugere. Desuden er der mulighed for at læse beretninger og hændelser, der involverer folk med relation til Valtra, samt kommentarer. Brugersiden viser et verdenskort, hvor de besøgende kan se, hvor andre Valtra-fans befinder sig.

Alle, som bliver registreret på My Valtra inden årsskiftet, deltager automatisk i en konkurrence, hvor der bliver udtrukket en vinder af en præmie. Gå derfor ind på hjemmesiden nu, fortæl din historie og vær med til at gøre Valtra-universet større. www.myvaltra.com



*“Jeg var her først!”
Man støder tit på rensdyr på vejen til landsbyen Lokka. Trafikanter må give plads til dyrene.*

Rensdyropdrætter, feriehusudlejer og turistguide Raimo Mattila valgte en ny Valtra N92 HiTech til arbejdet inde i og omkring byen Sodankylä i Finsk Lapland.

Raimo Mattila er et fint eksempel på, hvordan folk på landet har gang i flere aktiviteter. Derfor var det vigtigt, at hans traktor kunne bruges til mange forskellige opgaver. Udover til arbejdet ved rensdyrene har Mattila også brug for sin traktor i marken og skoven, til lidt maskinstationskørsel for andre, og endda også til turistaktiviteter.

Fra fjeldsiden åbner der sig en flot udsigt over en dybblå sø. Uden fjeldtoppene, der rager op i horisonten, ville det være umuligt at se, hvor jorden ender, og himlen begynder.

Nede ved søen brummer en Valtra N92 HiTech fra 2009, og en firskåren mand med skjorteærmerne rullet op sænker en lille fiskerbåd i vandet. Uden sin traktor på 101 hk ville arbejdsdagen for rensdyropdrætter og turistguide Raimo Mattila se helt anderledes ud.

– Jeg tilbyder guidede bådture for turister og lystfiskere, og med denne traktor er det en smal sag at flytte båden fra den ene sø til den anden, forklarer Raimo Mattila. Han bor i den lille landsby Lokka nær byen Sodankylä.

Raimo Mattila opdrætter rensdyr, udlejer feriehytter

Valtra's alsidighed kommer

Erhverv på vildmarkens betingelser

Området omkring Lokka er populært til vandreture blandt naturturister fra forskellige lande i Europa, da landsbyen ligger lige ved den smukke Urho Kekkonen Nationalpark. Fra forår til efterår kommer der mange turister hertil for at nyde stilheden i den vilde natur omkring Lokka. Familien Mattila tilbyder turisterne indkvartering, måltider og guidede ture i lokalområdet.

– Vi modtager mange besøgende fra især Centraleuropa og Storbritannien, fortæller Raimo Mattila.

I øjeblikket står familien Mattila for udlejning af både egne og andres feriehytter til turister med interesse for vandreture, lystfiskeri, jagt og indsamling af bær og svampe i Laplands uberørte natur. Familien tilbyder også udbringning af mad samt transport. For eksempel tager Raimo Mattila turister, der interesserer sig for laksefiskeri, med på guidede udflugter på floden Luiro, der løber igennem landsbyen.

Den nye Valtra traktor er praktisk til mange opgaver i turistsæsonen. Der skal transporteres brænde til at fyre op i saunaerne i feriehytterne. Og båden skal transporteres fra en sø

eller flod til en anden, alt afhængig af de besøgendes ønsker.

På trods af de mange forskellige erhvervs-mæssige aktiviteter med turisterne er Raimo Mattila først og fremmest rensdyropdrætter. Som følge heraf er hans arbejde sæsonpræget. Hans arbejdsopgaver varierer med årstiderne.

God nytte af 4-hjulstræk og turbinekobling

Raimo Mattila bruger sin traktor til næsten lige så mange forskellige opgaver, som der er lyse nætter i sommertiden. Om vinteren, når rensdyrene går omkring på deres vintergræsgange i vildmarken langs grænsen mellem Finland og Rusland, udnytter han tiden til skovarbejde og vedligeholdelsesopgaver.

– Jeg har en aftale med nogle skovfirmaer og ejere af feriehytter om at holde vejene ryddet for sne, forklarer Raimo Mattila.

Snerydning nord for Polarcirklen er naturligvis en krævende opgave. Vejene er ofte smalle, snemængderne enorme og højdeforskellene betydelige.

– 4-hjulstrækket er uundværligt for at komme op ad de stejle stigninger. Jeg synes godt

Afstandene i Lapland er store, og terrænstigningerne varierer betydeligt. 4-hjulstræk gør det let at køre i landskabet, selv på de stejleste skrånninger.





Rensdyravlernes arbejdstid bestemmes af rensdyrenes årsrytme. Rensdyrkalvene skal have mærker i ørerne. Det foregår midt på sommeren og kræver to ugers hårdt arbejde.

og guider turister i vildmarken i Finsk Lapland til sin ret imellem fjeldene i Lapland



Traktorer kan anvendes til talrige opgaver i de vilde skovområder i Lapland. Raimo Mattila sætter sin lid til sin Valtra N92 HiTech til hans turistaktiviteter. Han bruger for eksempel traktoren til at transportere sin fiskebåd.

om den måde, jeg kan koble 4-hjulstrækket til under kørslen med min Valtra, siger traktorejeren fra Finsk Lapland.

Når foråret kommer, skal der køres i skoven og produceres brænde. Om sommeren skal der bjærges hø til vinterfoder til rensdyrene. Og om efteråret skal indhegningerne til rensdyrene repareres.

Her er den handy N-serie traktor fra Valtra særligt velegnet, da den kan køres præcist mellem de lave fyrretræer. Her er frontlæsserens greb praktisk til at transportere hegnsplæne. Derimod er en ATV mere praktisk, når der skal trækkes hegnsstråd.

Dette arbejde var ikke til at klare uden en frontlæsser. Den er for eksempel uundværlig til at løfte og transportere baller og sække, for ikke at nævne snerydning. Turbinekoblingen letter arbejdet med frontlæsser og i skoven, da man kan sætte utroligt blødt i gang, også selv om den tager lidt af motorkraften, lyder det fra Raimo Mattila, mens han rammer endnu en hegnsplæ i jorden.

Perfekt service, når der er brug for det

Rensdyropdrætterens traktor skal kunne fungere under mange forskellige forhold og arbejdsituationer. I Finland var vinteren 2009-2010 usædvanligt kold og snerig. I Lokka faldt temperaturen til tider til minus 40 grader Celsius. Så sent som i marts var landskabet stadig dækket med over en meter sne.

Den barske vinter viste, at selv Valtra traktorer kræver særligt udstyr for at fungere i arktisk kulde.

– Brændstof-forvarmeren skulle have været monteret, da jeg købte traktoren, indrømmer Raimo Mattila.

Den ekstreme kulde påvirkede også de mere sydligt beliggende egne af Finland.

– Jeg er sikker på, at serviceorganisationen nu har bedre forståelse for, hvilke problemer vi må stå ansigt til ansigt med heroppe hver vinter, smiler han.

Inden han købte sin Valtra N92 HiTech, havde Raimo Mattila haft to andre Valtra traktorer, hvilket overbeviste ham om mærkets anvende-



Efteråret er en travl tid for rensdyropdrættere, da hegnene skal repareres, inden sammendrivningen af dyrene begynder i oktober. Materialer til indhegningerne er lette at transportere med traktor. Turbinekoblingen er en stor hjælp i forbindelse med frontlæsserarbejde og kørsel i skoven.

lighed under arktiske klimaforhold.

– Den vigtigste egenskab ved en hvilken som helst traktor heroppe er driftssikkerhed, da afstandene er så store. Lykkeligtvis for mig befinder den nærmeste servicetekniker sig ikke så langt væk. Jeg fandt en kun 100 kilometer herfra, bemærker Valtra-ejeren, idet han peger i retning mod Sodankylä.

Landsbyen Lokka ligger 86 kilometer fra Sodankylä's centrum. På trods af Valtra traktorerens generelt gode driftssikkerhed, er Raimo Mattila ikke sluppet helt for problemer.

– Når jeg har haft brug for service, har Valtra's serviceorganisation vist sin effektivitet. Engang var de fremme indenfor to timer, efter at jeg havde ringet, husker han.

Når man befinder sig i en fjerntliggende landsby midt i ødemarken, kan to timer bestemt opfattes som en acceptabel ventetid.

■ Riina Mäentausta
Photos: Tuula Lampela

Et godt match mellem kraft og vægt



Karl Ole Jokumsen (tv) og medarbejder Lennart Mortensen (th) foran de to Valtra S322, som på grund af vejret havde stille dage i midten af september.

Karl Ole Jokumsen har købt to Valtra S322 traktorer til sine 885 hektar, som bliver drevet pløjefrit med korn, raps og frøgræs i et terræn, der stiller store krav til trækraften

Svenske og finske traktorer fra henholdsvis Volvo og Valtra har i årtier været de foretrukne hos Karl Ole Jokumsen – ja, han ligefrem samler lidt på dem.

Men tro ikke, at han lever på historiens vingesus og nøjes med en bette to-furet plov spændt efter hans Volvo 400 Buster, der blev købt som ny i 1966 og siden kun er blevet serviceeret uden reparationer.

For her er 885 hektar, som skal passes til at give maksimalt udbytte med minimale omkostninger. Det ønske er der nok ikke noget særligt i, for hvem vil ikke gerne tjene mest muligt på deres markbrug?

Det særlige er, at Karl Ole Jokumsen, der bor på Svejstrup Østergård vest for Skanderborg, siden 1998 har drevet sit markbrug stort set uden brug af plov. At han gør det, kan nok også tilskrives, at hans ægtefælle er Bente Andersen, planteavlskonsulent ved LRØ og specialist i netop pløjefri dyrkning under danske

forhold. Udover det er hun også en af drivkræfterne bag Foreningen for reduceret jordbearbejdning i Danmark (FRDK).

For at drive et så stort markbrug som deres rationelt og med lavest mulige omkostninger skal der redskaber til med en ordentlig arbejdsbredde – og de kræver deres trækraft især når det går godt op ad bakke som det ofte gør på Skanderborg egnen.

– Vi ville have traktorer, som har trækraften, men som ikke vejer så meget, at de trykker jorden for meget.

– Et lavt marktryk er meget vigtigt, og på Valtra S-serien er der et godt match, forklarer Karl Ole Jokumsen om baggrunden for valget af disse traktorer.

Endvidere lægger han meget vægt på driftssikkerheden.

– Vi har kørt i døgndrift, da vejret blev til det.

– Og der har ingen børnesygdomme været, konstaterer han.

I alt har de to nye S-serie kørt 1.500 timer uden nogen problemer, siden de blev leveret.

Der skal ske noget

Efter høst bliver alle marker under normale,

tørre forhold kørt over med en Simba Express harve med en arbejdsbredde på 6,6 meter og en egenvægt på 7,5 ton.

– Den kræver en ordentlig traktor, før der for alvor sker noget, siger Karl Ole Jokumsen.

Med den laver han falsk såbed ved en overfladisk harvning og en fremkørselshastighed på cirka 13 kilometer i timen.

Tidligere har den været trukket med en mindre traktor, som virkelig fik "sved på panden".

– De nye S-serie traktorer trækker utrolig godt, selv når det går meget op ad bakke, konstaterer han.

Når der skal harves op til såbed, bliver der brugt en Horsch Terrano FX med en arbejdsbredde på seks meter – og denne harve bliver også anvendt samtidig med såning af vinterraps.

– Til vinterrapsen harver vi i 20 centimeters dybde, og for at køre hurtigt nok til at få et godt stykke arbejde og en høj kapacitet skal der virkelig trækkes igennem.

– Den opgave kræver mindst 300 hestekræfter, fortæller han.

De to Valtra S322 har en motoreffekt på 350 hestekræfter, så de klarer opgaven uden "sved på panden".



Her er det den ældre Valmet 905 og den nye Valtra S322, som er spændt for sprøjten.



Såning sker efter opharvning, og der er monteret tvillinghjul for at sænke marktrykket.



Til frontlæsser bliver brugt en Valtra T171 Advance fra 2008.

Det samme gælder, når de sår korn med en Väderstad Rapid med en arbejdsbredde på seks meter.

– Ved såningen i opharvet jord har vi brugt otte liter diesel pr. hektar, fortæller Karl Ole Jokumsen.

Kører med lavt dæktryk

Når der skal overføres stor trækraft, som den de to Valtra S322 har, skal der også være monteret gode dæk.

Karl Ole Jokumsen har valgt at montere Michelin AxioBib i størrelsen 710/85 R 38 på baghjulene. Desuden har han et sæt tvillingmontering med samme dæk, som kan flyttes mellem de to traktorer efter behov.

– Jeg har valgt, at vi skal have to ens traktorer, så vi uden problemer kan bruge dem til de samme opgaver. Det giver os en fleksibilitet, som jeg gerne vil have, forklarer han.

Der er dog en forskel på dem, nemlig at den ene har den nye E3 teknologi, der bygger på SCR processen til rensning af udstødningsen, mens den anden er uden denne teknologi.

– Umiddelbart kan jeg ikke sige, at der er forskel på dem. Men måske er der en tendens til, at den med E3 teknologi bruger lidt mindre brændstof.

– Men når jeg ikke kan sammenligne dem korrekt, er det meget svært at sige noget fornuftigt om, forklarer Karl Ole Jokumsen.

Han har imidlertid konstateret, at hans to nye Valtra S322 ikke bruger mere brændstof end hans ret nye Valtra T190, når de ellers udfører samme opgave.

– Det er godt at køre med en trinløs variabel transmission, hvor omdrejningstallet kan holdes lavt, mener han.

Uanset hvilken af traktorerne, der bliver brugt til opgaverne, ligger det dog klart, at

dæktrykket skal være lavest muligt for at skåne jorden mest muligt – og til markarbejde er dæktrykket uden tvillingmontering fra 0,8 til 1,0 bar. Med tvillingmontering er det endnu lavere.

Presser halm og kører gylle

I markplanen er der følgende afgrøder:

- vinterhvede 350 ha
- triticale 80 ha
- vinterbyg 45 ha
- vinterraps 135 ha
- vårbyg 110 ha
- rajgræs til frø 40 ha
- stivbladet svingel til frø 16 ha

Desuden er der en stor svineproduktion, hvortil der indkøbes cirka 16.000 syv kilos grise, som fedes færdig – og desuden indkøbes der yderligere 6.000 30 kilos grise, som også fedes op. Så sammenlagt leveres der 22.000 slagtesvin årligt fra fire ejendomme, som Karl Ole Jokumsen samdriver.

Svineproduktionen giver selvsagt en hel del gylle, som skal bringes ud gennem sæsonerne.

– Vi kører selv gyllen ud, og vi har en Valtra S-serie spændt for gyllevognen, fortæller han.

Der bliver også presset cirka 2.000 ton halm til videresalg, og til det formål er der en MF 2190 bigballepresser.

– Til den bruger vi også en Valtra S-serie traktor, siger han.

Der er med andre ord masser af opgaver til de to nye traktorer, hvor deres store motor-kraft er påkrævet for at få mest muligt ud af arbejdsdagene.

Har en hel Valtra flåde

De nye, store Valtra S322 kan sagtens løse en

masse forskellige opgaver udover jordbearbejdning, såning, udkørsel af gylle og presning af halm.

For eksempel kan de fint køre med marksprøjten, når der ikke er kørespor og dermed heller ikke en afgrøde, der beskadiges af de brede dæk.

Men oftest er det enten hans Valtra T190 eller hans Valtra T171 Advance, der er spændt for sprøjten med en 40 meter bom.

Til bedriften hører desuden en Valmet 905, som bliver brugt lidt i marken.

– For nogle år siden købte jeg en Volvo 2650 på Lolland, fordi jeg længe havde drømt om at have sådan en, fortæller Karl Ole Jokumsen.

Og som tidligere fortalt, har han også en Volvo Buster. Så hele flåden på syv traktorer er alle af svensk eller finsk oprindelse.

Traktorer med GPS monteret

Begge de to nye Valtra S322 er udstyret, så et RTK-anlæg til autostyring kan flyttes mellem dem.

– Vi har også valgt at investere i et anlæg, så vi kan køre mere præcist, når vi harver og sår.

– For jeg mener, at der er en række fordele ved at køre med autostyring, siger Karl Ole Jokumsen.

Blandt andet kan der spares tid, slitage, brændstof, planteværn, og gødningen kan udbringes mere præcist.

For at køre med det præcise RTK-anlæg skal der enten være basisstationer eller mobilt referencesignal.

– Der er dog ikke installeret faste basisstationer endnu, så vi har skullet flytte rundt med en.

– Det fungerer ikke optimalt og tager for lang tid, konstaterer Karl Ole Jokumsen, som ser frem til, at det kommer til at fungere bedre.

■ Niels Damsgaard Hansen

Valtra nyder stor popularitet i Vestindien

De franske oversøiske besiddelser Martinique og Guadeloupe er hjemsted for henholdsvis omkring 400.000 og 400.500 indbyggere og udgør en del af øgruppen Antillerne i Det caribiske Hav. Disse øers beliggenhed mellem Krebsens vendekreds og ækvator betyder, at deres klima er velegnet til dyrkning af frugt og sukkerrør.

Martinique og Guadeloupe eksporterer således over 300.000 tons bananer til EU-landene om året. Denne landbrugsmæssige præstation tiltrækker sig nu international anerkendelse som et eksempel på modernisering og udvikling – på trods af konkurrence.



Valtra traktorer er godt og grundigt spændt for med hårdt arbejde på alle breddegrader på kloden – lige fra frose polaregne langt mod nord til tropernes overvældende hede.

Selskabet FIBandCo, der er hjemmehørende på Martinique, puster nyt liv i stængelskud fra bananplanter. Dette innovative selskab benytter sig af en teknik, som ikke er kendt andre steder i verden. Ved hjælp af en miljøvenlig proces skaffer man sig adgang til en fiberrig naturressource. I sine bananplantager omdanner FIBandCo de indre dele af stængler fra bananplanter til et spændende højkvalitets materiale, som markedsføres under navnet Green Blade.

Green Blade beklædningsmaterialet bruges blandt andet til møbler og gulvbrædder samt som isoleringsmateriale. Det er fremstillet af 100 procent naturfibre, der stammer fra bananplanter på særligt udvalgte landbrug.

Valtra traktorer på en bananplantage på Martinique

Fabrikken, hvor stængelmaterialet forarbejdes, ligger i byen Ducos, hvor den indgår i en større virksomhed, Exploitation Agricole Rivière la Manche, som driver banan- og sukkerrørsplantager. Bananplanterne hugges ned, når klaserne med bananer er høstet. Denne naturlige ressource er indtil nu gået til spilde. Ikke desto mindre skåner den teknik, som FIBandCo nu benyt-

ter sig af, miljøet ved, at man undgår anvendelse af kemikalier i forarbejdningsprocessen – og ved at anvende udtræk fra bananplanternes stængler til vanding.

Fabrikken i Ducos er anlagt med miljøvenlige teknologier, eksempelvis solpaneler, vandvarmere på solenergi og regnvandsindsamling.

FIBandCo bruger dagligt Valtra traktorer til at transportere bananplante-stænglerne ude fra markerne og ind til fabrikken. Valtra'erne arbejder under vanskelige forhold med meget ujævne veje. I regnsæsonen kan det ligefrem blive farligt at køre med læssene på disse veje. Med Valtra traktorerne er robuste nok til at klare udfordringen uden problemer.

Traktorflåden omfatter A-serie traktorer både med styrtbjølle og førerkabine, samt et antal N- og T-serie traktorer. Alle traktorerne er forsynet med et automatisk tilkoblingssystem, så traktorførerne hurtigt kan tilkoble deres udstyr alene, uden at skulle have andre til at hjælpe sig. Hver vogn har plads til omkring 100 stængler med en samlet vægt på omkring seks tons.

Nicolas Cheminon, der er ansat hos FIBandCo, sætter sin lid til Valtra traktorerne:

– Traktorerne har ry for at være solide, robuste og driftssikre, og så har de et praktisk tilkoblingssystem. Hertil kommer, at det landbrug, hvor vi er placeret, kørte med Valtra traktorer i forvejen. Det betyder, at vi kan rationalisere reservedelsindkøbene, siger han.

Nicolas Cheminon ved rattet på en Valtra A82.



FIBandCo samarbejder med SDVI, et firma, der sælger Valtra traktorer på Martinique og står for servicen. Cédric Deboudt, salgschef hos SDVI, er enig i, at Valtra er det perfekte traktormærke til at arbejde på Martinique:

– Vi sælger 16 Valtra traktorer om året på Martinique. Vore kunder, eksempelvis FIBandCo, er utroligt godt tilfredse med kvaliteten af deres traktorer. Valtra har i udpræget grad ry for driftssikkerhed, og kunderne kan vælge imellem et bredt udstyrsprogram, siger salgschefen.

À la carte ordresystemet indebærer også, at FIBandCo har haft mulighed for at vælge mellem forskellige farver til sine traktorer. Man lægger da også mærke til de røde og grønne traktorer, der ruller rundt på vejene på Martinique. Om de næste Valtra traktorer, der skal indkøbes, skal have de samme farver, er endnu ikke besluttet. Men Nicolas Cheminon bekræfter, at der skal investeres i to nye Valtra'er i løbet af 2011.

■ Cédric Deboudt

SDVI's Valtra forhandling

SDVI har repræsentationer på Martinique, Guadeloupe og i Fransk Guiana. Firmaet sælger landbrugsmaskiner, entreprenørmaskiner og store transportkøretøjer. SDVI har været en del af Loret Group, siden det blev etableret i 1998, og har 60 medarbejdere, heraf 15 i serviceafdelingen. Firmaet sælger i gennemsnit omkring 40 Valtra traktorer om året og havde i 2009 en omsætning på 20 millioner euro (knap 150 millioner kroner).



Cédric Deboudt, salgschef, SDVI



Kombinationen af traktor og brandslukningskøretøj er uovertruffet i områder, hvor brandbilen ikke kan komme frem.

Et brandslukningskøretøj til krævende terræn

Medlemmerne af landbo- og husmandsforeningerne i den norske Finnøy Kommune er forberedte. I de områder, hvor brandbilen ikke kan nå frem, er løsningen er landbrugstraktor.

– Vi vælger udstyr, der kan klare de barske forhold her, siger brandchef i Finnøy nord for Stavanger, Stig Forbregd.

Han er ivrig efter at vise brandslukningsudstyret frem. Bagved kommunens Valtra N101 HiTech ses noget, som ved første øjekast ligner en gyllevogn. Den er imidlertid malet i det lokale brandvæsens gule farve.

– Disse køretøjer har nøjagtigt det samme udstyr som en brandbil, bortset fra, at de ikke har nogen motor, forklarer Stig Forbregd. Han demonstrerer samtidig, hvordan man kan slukke brande med vandstrålen fra gyllekanonen, der er monteret ovenpå køretøjet. Den er et effektivt våben mod skov- og hedebrande.

Super økonomisk

I årenes løb er mange brande blevet bekæmpet med en gyllevogn, takket være en landmands opfindsomme måde at bruge en gyllevogn på. Det gav inspiration til brandchefen i

Finnøy og kreative sjæle hos maskinvirksomheden Moi AS: Man besluttede at tilpasse en 4.000 liters vakuum-gyllevogn, så den kunne anvendes til brandslukning.

En ny brandbil koster imellem 2,5 og fire millioner norske kroner (2,4–3,8 millioner danske kroner), men det lykkedes i stedet kommunen at skaffe fire til seks brandslukningskøretøjer for denne pris.

– Vi sparer også en masse på vedligeholdelsen, da en brandbil eller brandslukningspumpe skal startes op en gang om ugen, hvis den skal fungere, forklarer brandchefen.

Landmanden stiller med traktoren

Der bor 2.900 mennesker i Finnøy Kommune. De er spredt ud over kommunens 15 store og små øer. To af øerne er forbundet med hinanden via en tunnel, mens de øvrige er afhængige af færgeforbindelser. På grund af de mange øer er det ikke svært at forestille sig, hvordan storbrande mange steder vil kunne nå at udvikle sig, længe inden, en brandbil vil kunne nå frem og bekæmpe ilden.

Derfor ønsker vi at placere brandslukningskøretøjer på fire af øgrupperne, fortrinsvis baseret på betjening af landmænd med en grundlæggende viden om brandbekæmpelse, siger Stig Forbregd.

Ved at bruge brandslukningskøretøjer, der er spredt rundt omkring på øerne i kommunen, kan landmændene påbegynde slukningsarbejdet, inden de professionelle folk fra brandvæsenet tager over.

Brandchef Stig Forbregd (til venstre) og vicebrandchef Jakob Bjørklund råder over supereffektivt brandslukningsudstyr, som sætter dem rigtigt godt i stand til at bekæmpe ildebrande i de forskellige områder.

Denne fremgangsmåde er kun mulig i kraft af samarbejdet med de lokale landmænd, som bidrager med traktorer og mandskab. De har allerede godt kendskab til, hvordan man betjener gyllevognene fra Moi AS.

Alle typer terræn

En god traktor for den sags skyld – kan komme frem i terræntyper, hvor brandbilen må give op.

– En traktor med et brandslukningskøretøj er ideel til terrænet – køretøjet følger bare efter traktoren overalt, selv i sumpområder, bedyrer Stig Forbregd.

Valtra N101 HiTech traktoren klarer udfordringen og har ingen problemer med at trække brandslukningskøretøjerne. Den har den rigtige størrelse til at køre ned ad stejle skrånninger med noget spændt efter. Den er absolut velegnet til at trække et brandslukningskøretøj.

– Med mindst 74 hk er en traktor i stand til at trække et brandslukningskøretøj fuldt lastet med 4.000 liter vand og med en total vægt på op til syv tons. Med 90 hk vil en traktor være i stand til at trække og betjene brandslukningskøretøjet, siger brandchefen.

Perfekt økonomi

En af årsagerne til, at Finnøy Kommune bruger en Valtra traktor, er brugervenligheden, som betyder, at traktoren kan køres og betjenes af hvem som helst af medarbejderne.

– En anden årsag til at vælge Valtra er den perfekte driftsøkonomi, siger Stig Forbregd – med direkte henvisning til den 5-årige service- og garantiaftale, som Valtra tilbyder.

– I øjeblikket har vi to Valtra traktorer. Når de har kørt i fem år, vil vi erstatte dem med nye, tilføjer han.

■ Kalle Seip



VALTRA

Power Partner

Collection

2011-2012

*Valtra Collection
– med dig hele vejen*

Besøg din lokale Valtra forhandler
og se hele Collectionen.



Se de nye produkter på www.valtra.dk



▲ Valmet do Brasil's "Alcool" traktorserie bestod af tre modeller, nemlig den 4-cylindrede Valmet 88 og de 6-cylindrede Valmet 118 og Valmet 118-4.

◀ Valmet 702 trægastraktoren blev testkørt i 1980. Det blev beregnet, at der skulle bruges 1,4 kg tørt brænde pr. kilowatt/time.

Valtra er veteran

med hensyn til forskning i alternative brændstoffer

Valtra's prototype biogas-tractor har tiltrukket sig masser af opmærksomhed i den forgangne sommer. Men faktisk har Valtra gennemført masser af forskning og tests med alternative brændstoffer i både Europa og Brasilien i flere årtier.

I 1980 udviklede man Valmet 702, der kørte på trægas. Det skete i samarbejde med Vakola, det finske statslige forskningsinstitut for landbrug og skovbrug. Prototypen blev anvendt til at videreudvikle trægas-teknologien, som herefter blev introduceret i Brasilien i begyndelsen af 1980'erne, hvor det sydamerikanske land eksperimenterede med nye typer af vedvarende energi.

Det endte imidlertid med, at man foretrak alkohol, hvorefter Brasilien blev verdens førende producent af ætanol.

Fra 1983 til 1986 producerede Valmet do Brasil i alt 1.700 alkoholdrevne traktorer, fortrinsvis til landets sukkerrørsproducenter, som kunne bruge deres eget brændstof.

Motorerne fungerede efter diesel-principet: Der var to indsprøjtningpumper, mens ætanol blev leveret med en rækkepumpe. Forbrændingen fremkaldte man ved at sprøjte en lille mængde dieselbrændstof ind med en fordelingspumpe. Dette projekt ophørte endeligt, da der blev fundet olie ud for Brasiliens kyst.

Hjemme i Finland fortsatte forskningen i anvendelse af alkohol i dieselmotorer indtil slutningen af 1980'erne. Teknikken gik ud på at

tilsætte en tændings-forbedrer til ætanol for at hjælpe den med at forbrænde under kompression. Herudover fungerede alkoholmotorerne efter det såkaldte Otto-princip med tændrør. Resultaterne var positive, men Finland manglede den nødvendige infrastruktur.

I begyndelsen af 1990'erne begyndte man at teste den første generation af biodiesel. Valmet's administrerende direktør på det tidspunkt, **Matti Sundberg**, forsøgte at promovere anvendelsen af biodiesel over det finske ministerium for landbrug og skovbrug.

Selv om der ikke kom meget ud af disse anstrengelser, blev selskabets parathed til at bruge biodiesel belønnet på adskillige eksportmarkeder, især Østrig og Tyskland.

På et tidspunkt var Elsbett-motoren, som kørte på presset planteolie, involveret i projektet. Denne "råolie-motor" blev bygget på en Valmet 605, som blev testkørt på forskningsinstituttet Statens Maskinprovingar i Uppsala, Sverige. Nu kan denne motor ses på motorfabrikens museum.

I dag er Valtra aktiv på to forskningsfelter.

Valtra do Brasil arbejder med udviklingen af den næste generation af alkoholdrevne motorer, der fungerer efter diesel-principet. Her anvendes der stadig dieselbrændstof til at få brændstofblandingen til at forbrænde. Imidlertid søger man efter nye, omkostnings-effektive løsninger til fremføringen af alkohol. Her er blikket rettet mod de nyeste komponenter fra bilindustrien.

På Valtra's fabrik i Suolahti undersøger man anvendelse af biogas i dieselmotorer ved hjælp af den såkaldte dual-fuel teknik, hvor forbrændingen foregår med en lille mængde almindelig dieselbrændstof eller biodiesel.

Den største forhindring for anvendelse af vedvarende brændstoffer i traktorer er mangelen på relevant EU-lovgivning. Fremskridt på området i de enkelte lande, synes derfor ikke sandsynlige.

Et andet problem er mangelen på infrastruktur. Der er adgang til biogas fra det eksisterende naturgasnet, men i de fleste af landene er dette netværk ikke særligt fintmasket. Fremtiden for gård- eller landsby-baserede biogasreaktorer er derfor usikker.

De svenske myndigheder er meget positive med hensyn til at støtte vedvarende energiforner. I Sydvestsverige er der allerede etableret et omfattende distributionsnetværk for naturgas.

Biogastraktorerne er udviklet i samarbejde med de bedste samarbejdspartnere indenfor branchen. AGCO Sisu Power's generatorfabrik, Genpowex, har udviklet et biogas-kraftværk, der fungerer med dual-fuel teknikken, som ville være en meget brugbar teknik på landbrugsbedrifter.

Uanset hvilke energiløsninger, der tages op i fremtiden, er Valtra parat til at tage dem i brug.

LMB Danmark A/S
Midtager 2
2605 Brøndby
Tlf.: 4343 0100
Fax: 4343 9110
Mail: lmb@lmb.dk
www.lmb.dk

Fabrikstur til VALTRA i Finland

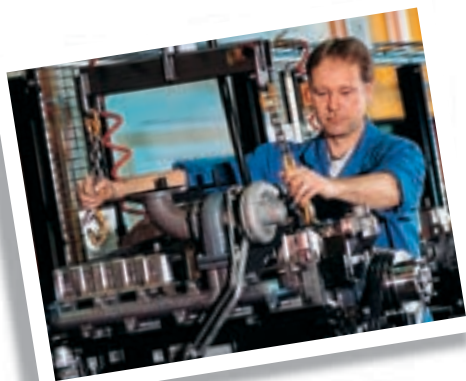


Dato: 23. - 27. maj 2011

Turen byder på rigtig mange oplevelser.

- Fabrikbesøg på Valtra's traktorfabrik
- Fabrikbesøg på Sisu Diesel motorfabrikken
- Gårdbesøg
- Bytur i Helsingfors
- Museumsbesøg
- Sejltur

Prisen er kr. 4.900 for turen pr. person. Beløbet dækker fortæring, hotelophold og billetter. Prisen er udregnet efter, at man bor sammen i dobbeltværelser og kahyt. Ret til ændring i turens indhold forbeholdes.



Rejseleder på turen vil være John Arildsen fra LMB Danmark A/S. Tilmelding hos nærmeste VALTRA forhandler.

Vi henviser gerne til nærmeste forhandler:

LMB Danmark A/S
Midtager 2, 2605 Brøndby
Tlf: 4343 0100, fax 4343 9110
Mail: lmb@lmb.dk
www.valtra.dk