Valtra Team

Valtran asiakaslehti • 2/2005

Uusi N

Monipuolisempi kuin koskaan

Sivu 12

Puoli vuotta tien päällä

Sivu 10

Valtra räätälöidään asiakkaan toiveiden mukaan, Sivu 6

Valtra ja JYP

Joukkuepeliä ja omatoimisuutta

Sivu 5

Uusi N-sarja, sivu 12

Pääkirjoitus ... 3
Arkhimedes keksi kelluvan traktorin ... 4
Valtra ja JYP – Joukkuepeliä ja omatoimisuutta ... 5
Tule katsomaan uuden traktorisi valmistusta ... 6
Suomen ensimmäinen liikennetraktori ... 8
EcoPower – Mukavampi, taloudellisempi ja ympäristöystävällisempi ... 9
Valtra Shell Pulling Team – Puoli vuotta tien päällä ... 10
Uusi N – Monipuolisempi kuin koskaan ... 12
Kaiken takana on nainen ... 16
Nuoruuden innolla ja kokemuksen voimalla ... 18
Teknisiä uutuuksia ... 20
Team News ... 21
Urakoitsija Esa Rossi: Leipä tulee tienhoidosta ... 22
Lähes 300 traktoria urakoi Tieliikelaitokselle ... 22
Oldtimer: Kullervo – ensimmäinen suomalainen traktori ... 23

EcoPower – Taloudellinen ja ympäristöystävällinen
Sivu 9

Kaiken takana on nainen
Sivu 16

Valtra-uutuuksia
Sivut 20–21

Pääkirjoitus

Hyvät lukijat!

Tuntuu kerrassaan hienolta kirjoittaa asiakaslehteen hyvän kasvukauden ja kesän jälkeen. Ihmisten mielialat ovat korkealla ja viimesyksyiseen nähden kokonaan eri maailmasta. Hyvät olosuhteet säästävät kaikin puolin turhaa työtä sekä energiaa ja pellotkin pysyvät kunnossa. Lisäksi hyvä satokausi saa aikaan investointihalukkuuden, joka on puolestaan meille konemyyjille elinehto. Toivotaan, että myrskyjen myllertämät polttonesteiden maailmanmarkkinahinnat palaavat järkevälle tasolle, eivätkä näin jäisi rasittamaan konetyötä ylimääräisenä kustannuksena.

Hyvän kesän päätteeksi saimme ensiesittelyyn uuden 4-sylinterisen N-sarjan traktorimalliston. Neljällä sylinterillä haluamme viestittää voimantekoa mahdollisimman pienellä polttoaineen kulutuksella koska polttoainekustannus näyttää nousevan yhä suurempaan rooliin. N-sarja toteuttaa muutenkin paljon niitä toiveita, mitä asiakkaat ovat meille vuosien varrella kertoneet. Tuotteiden kehittäminen ei ole ainoa missä teemme yhteistyötä asiakkaidemme kanssa. Pienen tauon jälkeen käynnistynyt asiakastyytyväisyysmittaus on meille tärkeä työkalu esimerkiksi palvelupisteiden tarjoaman kehittämisessä. Perinteinen varaosan myynti on kokoajan vähenemässä ja meillä onkin monenlaisia hankkeita tarvike-, työlaite- ym. tarjoaman laajentamiseksi pisteissämme.

Tänä syksynä meille valmistuu kokonaan uusi palvelukeskus Kokkolaan ja perusteellisesti uusittuja pisteitä avataan Kuopiossa sekä Iisalmessa. Me emme halua keskittyä suuriin ja harvoihin kokonaisuuksiin vaan haluamme strategiamme mukaisesti olla lähellä asiakkaita ja säilyttää koko maassa noin 30 palvelupisteen verkoston. Pisteissämme on keskimäärin 2–3 esittelykonetta asiakkaiden koeajoa varten ja tehtaalta löytyvät tarvittaessa kaikki muut mallit. Haluamme käyttää sähköistä tiedonsiirtoa mahdollisimman paljoa kaupan suunnitteluvaiheessa koska se on meille kaikille edullisinta ja samalla sekä kirjoitus- että tulkintavirheet poistuvat. Rautaa liikutellaan vasta kun koneet tuodaan uunituoreina asiakkaille.

Hyvät asiakkaat, olemme syksyn aikana perinteiseen tapaan liikkeellä erilaisissa tapahtumissa kautta maan. Käykää tapahtumissamme, nettisivuillamme ja pisteissämme sekä kannattaa kysyä tarjoustuotteista myyjiltämme!

Hyvää syksyn jatkoa!

Markku Lappalainen
Johtaja

Valtra Team

Valtran asiakaslehti

Päätoimittaja
Kimmo Ruuti, Valtra Inc.
kimmo.ruuti@valtra.com

Toimitus
Hannele Kinnunen, Valtra Oy Ab
hannele.kinnunen@valtra.com

Toimituskunta
Christian Børresen, Valtra Norge AS
christian.borresen@valtra.com
Michael Husfeldt, Valtra Danmark A/S
michael.husfeldt@valtra.com
Tommi Pitenius, Valtra Inc.
tommi.pitenius@valtra.com
Bettina Kuppert, Valtra Vertriebs GmbH
bettina.kuppert@valtra.com

Julkaisija Valtra Oy Ab, *www.valtra.com*

Lay-out Juha Puikkonen
Paino Acta Print Oy
Valokuvat Valtran arkisto, ellei toisin mainita

Osoitelähde BB: TDC Hakemistot Oy, Blue Book
PL 10, 00381 Helsinki, puh. (09) 5605 5200

Osoitelähde AKE: AKE, Ajoneuvorekisteri
PL 120, 00101 Helsinki, puh. 0100 7800

Tietojen luovutus: TietoEnator Oyj, Suoramarkkinointipalvelut

Pekeija Oy rakensi kelluvan Valtran T170 -traktorin. Traktorin voi varustaa esimerkiksi imuruoppausvarusteilla, kaivurilla tai niittokoneella.

Arkhimedes keksi kelluvan traktorin – Pekka toteutti sen

Vuosina 287–212 ennen ajanlaskumme alkua elänyt tiedemies Arkhimedes keksi, että veteen laitettu kappale syrjäyttää tilavuutensa verran vettä. Samalla kappaleeseen kohdistuu noste, joka on syrjäytetyn vesimassan painon suuruinen. Muita Arkhimedeen keksintöjä ovat ympyrän kehän ja halkaisijan suhdetta kuvaava pii sekä tiettävästi myös "Heureka"-huudahdus.

– Arkihimedes keksi kelluvan traktorin, mutta hänellä ei ollut traktoria. Minä toteutin alkuperäisen ajatuksen, kertoo **Pekka Hiltunen** Pekeija Oy:stä.

Hiltusen Pekeija-tuotekehitysyhtiö rakensi viime vuonna kelluvan traktorin prototyypin Valtran C-sarjalaisesta. Tänä vuonna on valmistunut kelluva T-sarjan traktori.

– Valtran rakenne sopii hyvin kelluvan traktorin rakentamiseen. Esimerkiksi sähkölaitteet ovat hyvälaatuisia ja hyvin sijoitettuja, samoin painojakauma sopii kelluvaan traktoriin, kertoo Hiltunen.

C- ja T-sarjan prototyypit ovat antaneet tarvittavaa kokemusta, joten varsinainen sarjatuotanto voi nyt alkaa. Tehdasvalmisteiseksi massatuotteeksi kelluva traktori tulee tuskin koskaan, mutta kiinnostusta on ollut ympäri maailman. Kelluvaa traktoria ovat kysyneet mm. kaupallinen lakanviljelijä Kanadasta, turvesoiden kunnostajat eri puolilta Pohjolaa ja Baltiaa, jääteiden auraajat, pelastusviranomaiset sekä tietenkin viljelijät, joilla on peltoja saarissa.

Takaisinmaksuaika kolme kuukautta

Kesällä valmistunut ja urakoitsijalle myyty kelluva T170 alkoi syyskesästä urakan Muhoksen Pirttijärvellä. Kyseinen järvi on kuivattu ja sen pohja pitäisi tiivistää. Alue on osittain avointa vettä ja osittain liejua. Lieju on niin vetistä, että liejuun heitetty kolikko uppoaa liejun läpi pohjaan. Kelluva traktori on tällaiselle työmaalle juuri sopiva työkalu.

– Traktorin varustaminen kelluvaksi maksaa noin 20 000 euroa, riippuen paljon traktorista ja halutuista varusteista. Kun Koneyrittäjien suositushinta kelluvan traktorin urakoinnille on puolitoistakertainen verrattuna normaaliin traktoituntiin, niin varustus maksaa itsensä takaisin kolmessa kuukaudessa, kertoo Hiltunen.

Ruoppaustöihin lähtiessä T170:ssä on tupet, joihin voidaan asentaa joko imuruoppaus-, nosturi- tai kaivurivarustus. Lisäksi traktorissa voi käyttää normaalisti nostolaitekiinnitteisiä ja voiman ulosottoa vaativia työkoneita, kuten niittokoneita. Lisäksi traktori vetää kelluvaa peräkärryä. Tarvittaessa kelluvaan traktoriin voisi asentaa myös etukuormaimen tai etunostolaitteen, mutta kyseinen urakoitsija halusi keulaan mieluummin lisäkellukkeen, joka toimii myös kävelytasona.

– Varustus ei muuta traktorin ulkomittoja, maavaraa tai käyttöä. Kellukkeet on rakennettu mm. paripyörien vanteisiin sekä rungon ja renkaiden väliin niin, etteivät ne haittaa traktorin normaalia käyttöä vedessä tai kuivalla maalla, kertoo Hiltunen.

Periaatteessa traktoria voi ajaa vedessä pelkästään renkailla, jotka toimivat kuten siipirataslaivan siivet. Käytännössä parempi nopeus ja ohjattavuus saadaan hydraulisella lisäpotkurilla. Suuret kellukkeet, iso uppouma ja massa tekevät traktorista vedessä vakaan. Ihmisvoimin sitä ei saa juuri heilahtamaankaan, ei edes pomppimalla paripyörän päällä. Mainio ominaisuus on myös traktorin hiljaisuus. Vedessä ohjaamoon kuuluu vain moottorin vaimea murina, kun renkaat vatkaavat vettä.

■ **Tommi Pitenius**

Valtra ja JYP yhteistyössä

Joukkuepeliä ja omatoimisuutta

Valtra oli jääkiekkojoukkue JYP:n päätukija viime kaudella. Yhteistyö jatkuu tällä ja ensi kaudella. Tavoitteena on, että JYP on keväällä 2007 neljän parhaan joukossa pelaamassa mitaleista.

– JYP:iä, Valtraa ja Valtran asiakkaita yhdistää vahva ammattimaisuus omalla alallaan sekä aitous, joka näkyy niin joukkueen suorituksissa kuin teknisissä innovaatioissakin. Sekä Valtran että JYP:n menestys vaatii määrätietoista työtä ja valmennusta – siinä meillä on varmasti opittavaa toisiltamme, sanoo Valtran kotimaan myyntijohtaja **Markku Lappalainen**.

Yhteistyö lähti hyvin käyntiin viime kaudella, mutta tälle kaudelle yhteistyökuviot hiottiin vieläkin sujuvammiksi.

– Yhteistyö on ollut todella aktiivista, ei pelkkiä pykäliä paperilla. Minun mielestäni ensimmäinen kausi onnistui aika hyvin, mutta tästä kaudesta on odotettavissa vielä parempi, kun yhteistyökuviot ovat nyt hioutuneet, sanoo JYP:n toimitusjohtaja **Jukka Seppänen**.

Jääkiekko on suosittu joukkuepeli, joka kiinnostaa niin maaseudulla kuin kaupungeissakin. JYP:n kotipelejä käydään seuraamassa sadan kilometrin säteeltä. Sama näkyy myös muilla liigapaikkakunnilla. Valtra ja JYP haluavat näkyä esikuvina myös kylän kaukalossa pelaaville junioreille.

– Valtra ja JYP edustavat samanlaista arvomaailmaa. Valtra korostaa toiminnassaan joukkuepeliä, avoimuutta, luotettavuutta ja omatoimisuutta. JYP tarjoaa 2007-projektillaan ja A-nuorten toiminnallaan hyvän välineen näiden arvojen välittämiseen Valtra-hengessä, sanoo Lappalainen.

Puolustaja Tommi Kovanen ja maalivahti Sinuhe Wallinheimo ovat JYP:n luottopelaajia myös tällä kaudella.

Valmet 361 tuli tutuksi sikatilalla

Traktorit ovat tuttuja JYP:n toimitusjohtajalle Jukka Seppäselle jo lapsuudesta. Varhaislapsuudessa kotona oli sikoja ja lehmiä. Eläimet pantiin teurasautoon Seppäsen ollessa lapsi, mutta serkku jatkoi sikatilan pitoa naapurissa ja tila toimii yhä.

– Valmet 361 oli ensimmäinen traktori, jolla ajoin. Olin varmaan viisivuotias, kun opettelin ajamaan traktoria. Sen jälkeen kun tilanpito loppui meillä kotona, olin usein kesäisin töissä serkun luona naapurissa. Nostan maanviljelijöille hattua, sillä siinä ammatissa ei mikään tule ilmaiseksi, sanoo Seppänen.

Jukka Seppänen kertoo, että JYP:n ja Valtran yhteistyö muotoutuu entistä tiiviimmäksi tällä kaudella.

JYP:n toimitusjohtajana Seppänen on työskennellyt kolme vuotta. Oma jääkiekkoura katkesi jo 18-vuotiaana, mutta Seppänen on yhä ahkera kuntourheilija.

– Tämä työ on melko kiireistä. Toisin kuin voisi luulla, niin ennen kauden alkua ja sen jälkeen on kaikkein kiireisintä. Työn luonteesta kertoo ehkä se, että puhun vuodessa noin kaksi kuukautta puhelimessa, kertoo Seppänen.

Tällä kaudella JYP:n tavoitteena on päästä kahdeksan parhaan joukkoon ja pudotuspeleihin. Pudotuspeleihin pääsyn jälkeen tavoite asetetaan tarkemmin.

■ **Tommi Pitenius**

Valtrat räätälöidään asiakkaan toiveiden mukaan

Tule katsomaan uuden tra

Puolitoistavuotias Santeri-poika istuu juuri valmistuneen traktorin penkillä ja pärisyttää huuliaan. Kädet vääntelevät rattia ja kasvoilla on leveä hymy.

Valtran traktoritehdas on ainoa maailmassa, jossa traktoreita valmistetaan vain asiakkaiden tilauksesta. Jokaiselle kokoonpanolinjalla kulkevalle traktorille on ostaja tiedossa, tosin joissakin tapauksissa ostaja on jälleenmyyjä eikä vielä loppukäyttäjä.

Valtran ainutlaatuinen räätälöintijärjestelmä mahdollistaa sen, että asiakas voi tulla seuraamaan oman traktorinsa valmistusta. Yleensä ajoneuvoteollisuudessa tuotteita tehdään sarjatuotantona ja mahdolliset varustelut tehdään jälkiasennuksena. Valtran tehtaalla kaikissa suuremmissa komponenteissa, kuten ohjaamoissa, moottoreissa ja voimansiirroissa on asiakkaan nimi jo ennen asennusta.

– Tarvitsemme tätä traktoria 54-päisen lypsykarjan ruokinnassa ja muissa maatilan töissä. Traktori räätälöitiin myyjän kanssa tätä tarkoitusta varten, kertovat mäntsälläläiset **Riikka Peltola** ja **Mika Peltonen**.

Yli 10 000 vierasta ja 3000 ”synnyttäjää”

Valtran Suolahden tehtaalla käy vuosittain yli 10 000 vierasta. Heistä noin 3 000 tulee seuraamaan oman traktorinsa valmistumista ja heitä kutsutaankin tehtaalla synnyttäjiksi. Suurin osa traktorin synnyttäjistä tulee Suomesta, mutta yhä useampi tulee paikalle myös muista Pohjoismaista tai kauempaakin.

Valmiin traktorin voi myös noutaa suoraan tehtaalta. Suomalaiset asiakkaat usein ajavat traktorin kotiinsa, mutta kauempaa tulevat lastaavat sen omaan rekkaan. Tosin ovatpa muutamat asiakkaat ajaneet traktorinsa jopa

Tehdasopas Eeva Tannermäki esittelee Peltoloiden perheelle kokoonpanolinjalta juuri valmistunutta traktoria. Antti Peltola, Marjaana Peltola, Mika Peltonen, Riikka Peltola, Arja Peltola ja Veijo Peltola kuuntelevat. Puolitoistavuotias Santeri Peltola heräilee juuri päiväuniltaan.

ktorisi valmistusta

Saksaan ja Italiaan asti. Traktori on yleensä noudettavissa muutama päivä tai viikko sen valmistumisen jälkeen, riippuen sille tehtävistä tarkastuksista tai esimerkiksi etukuormainasennuksesta.

Tehdasvierailu on sinällään elämys. Harva asiakas on aiemmin käynyt traktoritehtaalla. Toisaalta joukossa on myös niitä, jotka käyvät synnyttämässä vuosittain ja ovat vierailleet myös muiden maatalouskonevalmistajien tehtailla.

– Me kävimme vuonna 2001 Valtran tehtaalla Brasiliassa. Yhteistä näille Valtran tehtaille on siisteys, tehokkuus ja järjestelmällisyys. Olemme vierailleet myös muutamilla muilla traktori- ja konevalmistajien tehtailla, sanovat **Veijo** ja **Arja Peltola.**

Tuore traktori, toiveiden mukaisena

Traktoreiden räätälöinnissä on muitakin etuja kuin se, että asiakkaat voivat tulla seuraamaan oman traktorinsa valmistumista. Räätälöity traktori saapuu asiakkaalle tuoreena eikä se seiso kuukausia tai vuosia tehtaan, maahantuojan ja jälleenmyyjien pihoilla. Lisäksi traktori on juuri toiveiden ja tarpeiden mukaan tehty eli käyttöön sopiva. Turhista lisävarusteista tai ominaisuuksista ei tarvitse maksaa. Eikä räätälöinti koske ainoastaan lisä- ja valinnaisvarusteita, vaan räätälöimällä traktorin voi rakentaa mieleisekseen moottoria, voimansiirtoa ja hydrauliikkaa myöten. Erilaisia varusteyhdistelmiä voi olla miljoonia, traktorimallista riippuen.

Valmistajan kannalta räätälöinti on ylivoimaisesti tehokkain tapa valmistaa traktoreita. Varastot ovat pieniä, tavara kiertää nopeasti ja turhaa jälkivarustelutyötä tehdään vähän. Kaikki tämä näkyy lopulta siinä, että traktoreiden hinnat voidaan pitää kilpailukykyisinä.

■ **Tommi Pitenius**

◄ ***Tehdasvierailun aikana vieraat pääsevät myös seuraamaan traktorin testausta. Valtran uudessa ja modernissa testaushuoneessa testataan jokaisen valmistuneen traktorin pääominaisuudet.***

Puolitoistavuotias Santeri Peltola ehti ensimmäisenä testaamaan perheen uutta traktoria.

▼ ***Oman traktorin valmistuksen seuraaminen on asiakkaalle aina mieleenpainuva kokemus.***

Hannu Rissasen Valmet 8100 oli Suomen ensimmäinen liikennetraktori vuonna 1993. Nyt traktorilla on ajettu 22 000 tuntia ilman moottori- tai peräremontteja ja se on yhä erinomaisessa kunnossa.

Suomen ensimmäinen liikennetraktori, Hannu Rissasen Valmet 8100

22 000 tuntia ilman isoja remontteja

***Hannu Rissanen** vieraili vuonna 1992 Suolahden traktoritehtaalla yhdessä traktorimyyjä **Eero Tuorilaisen** kanssa. Puheeksi tuli uusi laki, joka salli traktoreiden kulkemisen jopa 50 kilometrin tuntinopeudella. Paikalle kutsuttiin silloinen markkinointijohtaja **Arto Tiitinen** ja tehtaanjohtaja **Pertti Haukkala**, joille Hannu esitti toiveen nopeammasta traktorista.*

– Kului kahdeksan kuukautta ja minä jo ajattelin, että koko homma on unohtunut. Sitten tuli soitto, että nyt sellainen traktori olisi saatavilla. Tehtiin paperit ja traktori kävi Vakolassa tyyppihyväksynnässä, mutta silti kesti vielä kolme kuukautta, ennen kuin paperit valmistuivat Autorekisterikeskuksesta, muistelee Rissanen.

Ensimmäistä liikennetraktoria käytiin katsomassa kaukaakin. Toinen liikennetraktori meni Kuhmoon ja kolmas Pohjanmaalle, kumpikin asiakas kävi ensin koeajamassa Rissasen traktorin Kuopiossa. Sen jälkeen liikennetraktorista on tullut menestystuote paitsi Suomessa, myös monissa muissa maissa, joissa laki sallii sen käytön.

22 000 tuntia urakointia

Nyt ensimmäisen liikennetraktorin mittarissa on yli 22 000 tuntia ja 220 000 kilometriä. Traktorin moottoria tai perää ei ole tarvinnut avata.

– Tyypillisin vika on se, että istuimen päälliseen kuluu reikä. Mistähän se mahtaa johtua, naureskelee Rissanen.

Rehellisyyden nimissä on sanottava, että traktoriin on toki vaihdettu mm. startti, laturi, akkuja ja lämmityslaitteen puhallin, mutta niitä Rissanen pitää kuluvina osina.

– Suuri kiitos kuuluu Kuopion Traktorihuollolle. Käytän traktorin siellä kaikissa huolloissa, myös 250 tunnin öljynvaihdoissa. Ohjeeksi sanon, että vaihtavat kaiken mikä tarvitsee vaihtaa, kertoo Rissanen.

Traktori onkin ikäisekseen erinomaisessa kunnossa. Hyvästä hoidosta kertoo esimerkiksi se, että heti uutena Rissanen asennutti konepellin ja ohjaamon alle lisä-äänieristeet. Kaikki mahdollisesti heiluvat vivut kuten käsijarru tai vetokoukun laukaisin on puolestaan vaimennettu kumilenksuilla. Ohjaamon lattialla puolestaan on puusta mittojen mukaan valmistetut tuet, jotka nostavat jalat juuri oikeaan asentoon kuormaintyöskentelyä varten.

Edellisellä traktorillaan Valmet 805:llä Rissanen ajoi yli 15 000 tuntia ja käytettynä kone meni heti kaupaksi. Sitä edeltäneellä 1102:lla hän ajoi yli 10 000 tuntia.

– Urakoin puunajoa Kuopion kaupungille. Ajan puut pois uusilta tonteilta, kuljetan halkoja kaupungin halkotarhalta ja niin edelleen. Metsäkärry on vetävä ja Kronoksen-kuormaimella, isompi kärry on ilmajarruilla varustettu pilkkeen ja pienemmän puun ajoon. Maatalousajoa tulee vain kymmenisen hehtaaria vuosittain kotona Kurkimäessä, mutta minä kutsun sitä enemmänkin maisemanhoidoksi, sanoo Rissanen.

Rissanen on hyvissä väleissä myös kuorma-autoilijoiden kanssa, sillä hänellä on ajopiirturi, liikennelupa, kuorma-auton ammattiajokortti ja hän tekee ammatinharjoittajan veroilmoituksen.

Rissanen on ollut tyytyväinen myös 8100:n suorituskykyyn. Moottorissa on tehoa, mutta kulutus on silti kohtuulliset 40–50 litraa päivässä. Noin 2 000 tunnin vuosittainen ajo syö siis 9 000–10 000 litraa polttoainetta.

■ **Tommi Pitenius**

Mukavampi, taloudellisempi ja ympäristöystävällisempi

EcoPower

Valtra on valmistanut EcoPower-mallin traktoreita jo viiden vuoden ajan. Alun perin ajatuksena oli tarjota taloudellinen ja ympäristöystävällinen moottorivaihtoehto ilman että traktorin työteho kärsii. Polttoaineen hinnan ja ympäristövaatimusten kehitys ovat osoittaneet, että tuolloin valittiin oikea suunta.

EcoPower-traktorin idea on yksinkertainen. Normaaliin Valtran maataloustraktoriin on asennettu SisuDieselin valmistama EcoPower-moottori. Moottori antaa suurimman tehonsa jo 1 800 kierroksella, normaaliin 2 200 sijaan. Samalla alakierrosten vääntöä on lisätty niin, että esimerkiksi T140e vääntää 660 Nm jo 1 100 kierroksella.

EcoPower-traktori on samanlainen käyttää kuin tavallisella moottorilla varustettu Valtra. Ero on siinä, että meno tuntuu leppoisalta, koska moottori käy matalammilla kierroksilla. Työn tulosta mitatessa kuitenkin huomaa, että EcoPower on tehnyt saman työn hiljaisesti, hosumatta ja vähemmällä polttoaineella.

10 prosenttia pienemmät polttoainekulut

EcoPower-traktoreiden suurin etu on niiden taloudellisuus. Laskettu polttoaineen kulutus on 203 grammaa/kilowattitunti eli noin kymmenen prosenttia vähemmän kuin tavallisella moottorilla. Käytännön töissä on päästy jopa 30 prosentin polttoaineensäästöön. Tämä tarkoittaa tuhansien eurojen säästöä vuodessa riippuen traktorin käytöstä.

EcoPowerin taloudellisuus ei kuitenkaan tarkoita vain polttoainetaloudellisuutta. EcoPower-moottoreiden huoltoväli on 500 tuntia, mikä vähentää sekä kuluja että työtä. EcoPower-moottorit ovat myös pitkäikäisempiä kuin tavalliset, sillä kaikki moottorin liikkuvat osat liikkuvat noin neljännestä hitaammin. Tämä taas kuluttaa vähemmän osia, pitää moottorin viileämpänä ja voiteluöljyn paremmassa kunnossa.

Taloudellisuuden lisäksi EcoPower-traktoreiden valttina on mukavuus. Alhaisemman kierrosluvun ansiosta EcoPower-traktorit ovat huomattavasti hiljaisempia kuin tavalliset. Käytännössä moottorin ääni on 4–5 desibeliä hiljaisempi, traktorimallista riippuen. Mukavuus tarkoittaa myös mahtavaa vääntöä alakierroksilla, joka tekee ajamisesta helppoa.

EcoPower tarkoittaa myös ympäristöystävällisyyttä. EcoPower moottorit kuluttavat vähemmän polttoainetta ja voiteluöljyä, mikä näkyy paitsi lompakossa, myös ympäristössä. Vähäisempi melu puolestaan on tärkeää etenkin tiheään asutuilla alueilla. Myös traktorin pitkäikäisyys on ilmeinen ympäristöetu.

■ **Tommi Pitenius**

Valtran EcoPower-mallit:

Valtra C120e
Valtra M120e
Valtra T140e
Valtra N111e

Henning ja Felix Jacobs:

T140e on paras koneemme

190 hehtaarin maatilaa Saksassa viljelevät **Henning** ja **Felix Jacobs** sanovat Valtra T140e:tä maatilansa parhaaksi koneeksi.

– Saimme Valtran koeajettavaksi myyjältä ja juttelimme muutamien Valtra-asiakkaiden kanssa. Olimme heti vaikuttuneita. Kun takana on ensimmäinen täysi kausi eli 430 tuntia, voimme todeta, että EcoPowerin valinta oli loistava päätös, sanovat Jacobsit.

T140e on päivittäin käytössä Jacobsien tilalla.

– Olemme iloisesti yllättyneitä valtavasta polttoaineen säästöstä. Traktori kuluttaa vain 8 litraa tunnissa, kun se vetää kolmemetristä jyrsintä.

– Traktori on myös hämmästyttävän voimakas eikä polttoaineen säästö syö suorituskykyä. Matala kierrosluku tekee työskentelystä erittäin hiljaista ja tasaista, sanovat Jacobsit.

VALTRA Shell PULLING TEAM

Puoli vuotta tien päällä

Tractor pulling -piireissä sanotaan, että Pekka Herlevillä virtaa suonissaan dieseliä. Poika Matin ja tytär Johannan taas sanotaan saaneen dieseliä jo äidinmaidossaan. Kaikki kolme ajavat tractor pullingia Pro Stock 3500 -luokassa. Äiti Anne puolestaan pitää tiimin langat käsissään ja kasvamassa on myös kolmas sukupolvi eli Matin poika Lenny, joka viihtyy hyvin varikolla.

Pekka aloitti traktorivedon vuonna 1987 Farm Stock -luokassa. Super Stock -luokkaan hän siirtyi vuonna 1989.

– 1980-luvun lopulla Pekka soitti minulle ja kyseli moottorin virittämisestä. Hän puhui veden ruiskuttamisesta moottoriin ja niin edelleen. Minä sanoin, että älä ihmeessä laita vettä moottoriin. Silloin emme tienneet pullingista ja moottoreiden virittämisestä juuri mitään, muistelee teamin pääinsinööri **Mauno Ylivakeri.**

Vajaassa 20 vuodessa tiimi on oppinut paljon. Tiimi osallistuu EM- ja Euro cup -kisoihin ennakkosuosikkina, mikä ei tosin takaa menestystä. Yleensä kolmikosta ainakin kaksi traktoria on mitaleilla, mutta kolmoisvoittokaan ei ole harvinaisuus. Kilpailu on kuitenkin erittäin kovaa, ja yksi pieni ohjausvirhe voi viedä voiton, kun lopputuloksissa on eroa vain muutamia kymmeniä senttejä.

– Menestys ei yleensä tule sattumalta, vaan se on kovan työn tulos. Kilpailutoiminta hyödyttää myös Valtran asiakkaita, sillä pulling-kilpailut ovat vaativa testilaboratorio etenkin moottoreille ja voimansiirroille, sanoo Pekka Herlevi.

15 kisaa kesässä ympäri Eurooppaa

Herlevit viettävät joka vuosi lähes puoli vuotta tien päällä. Kilpailukaudella tiimi osallistuu noin 15 kisaan. Käytännössä kilpailuja on kesällä joka viikonloppu eri puolilla Eurooppaa.

– Yleensä Pekka ja Anne ajavat rekalla, mutta minä ja Matti tulemme kisoihin muuten. Joskus tien päällä ollaan oltu monta viikkoa yhteen menoon. Joskus taas rekka jätetään parkkiin Keski-Eurooppaan ja tiimi matkustaa välillä kotiin Suomeen, kertoo Johanna Herlevi.

Neljän ajajan ja Annen lisäksi tiimiin kuuluu viisi mekaanikkoa eli **Antti Hyyppä**, **Tapio Määttälä**, **Matti Kangas**, **Pekka Mailas** ja **Kari Aaltonen**. Käytännössä kisamatkoilla on mukana pari mekaanikkoa tai joskus Herlevit hoitavat traktorit itse.

■ **Tommi Pitenius**

Ennen kilpailuja Matti Herlevi ja Pekka Mailas puhdistavat ja kiillottavat kilpailukoneen huolellisesti.

Mekaanikko Antti Hyyppä käynnistää koneen ennen kilpailua.

Kuka vetää pisimmälle?

Traktorinveto on pohjimmiltaan yksinkertainen laji. Kyse on siitä, kuka vetää jarruvaunua pisimmän matkan.

Käytännössä säännöt ovat tietysti hieman monimutkaisemmat, mutta eivät kuitenkaan vaikeat. Tekniikkaan ja turvallisuuteen liittyviä sääntöjä on kymmeniä sivuja, mutta kilpailuihin liittyviä sääntöjä on paljon vähemmän. Tämä tekee lajista helposti seurattavan.

Pulling-traktorit jaetaan useisiin eri luokkiin. Pääjako on Modified- ja Stock-luokkiin.

Modified luokan koneita saa rakentaa hyvin vapaasti, niissä voi esimerkiksi olla voimanlähteenä suihkumoottoreita. Myös rakenteet voivat olla hyvin kaukana tavallisesta maataloustraktorista.

Stock-luokat kuten Pro Stock ja Super Stock muistuttavat tavallisia maataloustraktoreita. Esimerkiksi Pro Stockissa, jossa Herlevit kilpailevat, traktorin konepellin, moottorin lohkon ja vaihteiston kotelon tulee olla samanlaisia kuin vakiotraktoreissa.

Lisäksi joissakin kilpailuissa kisataan mm. takavetoisten autojen, rekkojen, minipullereiden tai tavallisten traktorien Farmi-luokassa.

Full pullista pull offiin

Itse kisassa traktorin perään kiinnitetään kelkka, joka painaa normaalisti noin 20–25 tonnia. Kun ratatuomari antaa vihreällä lipulla luvan, alkaa traktori kiskoa kelkkaa. Kelkassa istuu tuomari, joka voi hätäkatkaisimesta sammuttaa traktorin moottorin, jos meno yltyy vaaralliseksi.

Tavoitteena on kiskoa kelkkaa täydet sata metriä. Sadan metrin vetoa kutsutaan full pulliksi. Yleensä kilpailijoille annetaan kaksi mahdollisuutta yrittää full pullia. Tosin viime kaudella Euro cupissa annettiin vain yksi mahdollisuus ja toinen mahdollisuus niille, jotka yltivät ensimmäisellä vedollaan 90 ja 100 metrin väliin.

Kaikki full pullin alkukierroksilla vetäneet pääsevät pull offiin, joka on kisan finaali. Kelkkaan lisätään painoa tai painon liikkumista kelkassa nopeutetaan. Ensimmäisten kierrosten tuloksilla ei ole enää väliä.

Lopputulokset muodostuvat pull offissa, jossa on mahdollisuus vetää 110 metriä. Jos useampi kuin yksi kilpailija vetää yli 110 metriä, järjestetään toinen pull off vieläkin suuremmilla painoilla.

EM-kultaa ja hopeaa

Valtra Shell Pulling Team voitti tällä kaudella EM-kultaa ja hopeaa. Isä Pekka vei voiton, Matti oli toinen ja Johanna kuudes. EM-kisoihin Great Ecclestonissa osallistui 21 traktoria seitsemästä maasta. Mukana oli myös kaksi muuta Valtraa tai Valmettia, joista **Johannes Örnin** ohjastama Valmet 8750 sijoittui kahdeksanneksi ja **Mike Simmonsin** Ice Bear-niminen Valtra jäi viimeiseksi, kun konepelti avautui kesken ratkaisevan vedon.

– Kulta ja hopea näin kovassa seurassa ovat erinomainen saavutus. Taso on nyt niin kova, että ensi kaudeksi meidän pitää saada selvästi lisää vauhtia, kertoi tallipäällikkö **Markku Lappalainen**.

Kilpailun kovuudesta kertoo se, että yhdeksän parasta traktoria ylsi lähes samoihin lukemiin.

Kaksoisvoitto Euroopan mestaruuskilpailuissa päätti hienosti Herlevin perheen kisakauden. Isä Pekka voitti kultaa ja hopealle tuli poika Matti ja tytär Johanna sijoittui kuudenneksi.

Uusi N-sarja

Monipuolisempi kuin koskaan

Valtran uusi N-sarja on markkinoiden monipuolisin nelisylinterinen traktori. N-sarja sopii perusominaisuuksiltaan hyvin erilaisiin tehtäviin. Tätä luontaista monipuolisuutta täydentää Valtran ainutlaatuinen räätälöinti-järjestelmä, joka mahdollistaa traktorin räätälöinnin juuri kunkin käyttäjän tarpeiden mukaan.

N-sarja tarjoaa valittavaksi kolme erilaista mallivaihtoehtoa: Classicin, HiTechin ja Advancen. Classic-mallien voimansiirtona on kustannustehokas synkronoitu suunnanvaihtaja sekä 24+24R- tai 36+36R-vaihteisto. Ohjelmoitava HiTech-voimansiirto on varustettu Valtran perinteisellä, erittäin pehmeällä suunnanvaihdolla. Advance-mallissa ryhmävaihteita ohjaa robotti, joten ohjaamossa on vain yksi vaihdevipu.

Moottorivaihtoehtoja on 90–150 hevosvoiman välillä. Suurimmissa N121- ja N141-moottoreissa on kolmannen sukupolven EEM3-moottorinohjaus ja Common Rail -yhteispaineruiskutus. Kummassakin moottorissa on ns. transport boost -ominaisuus, joka nostaa moottorin tehoa, jos päävaihde on H2 tai isompi. N121-moottorin lisäteho on 144 hevosvoimaa ja vääntö 560 Nm, N141-moottorin antaa lisäteholla 160 hevosvoimaa ja 620 Nm. Muita uuden moottorisukupolven etuja ovat mm. polttoainetta säästävä tyhjäkäynti käsijarru päällä ja kehittynyt vikadiagnostiikka. Valtran tapaan vaihtoehtona on myös N111 EcoPower -malli.

Lisää mukavuutta, lisää tuottavuutta

N-sarjassa on kiinnitetty erityistä huomiota kuljettajan mukavuuteen ja työn tuottavuuteen. Mukavuus ja tuottavuus yhdistettynä monipuolisuuteen tekevät N-sarjasta tehokkaan työkalun niin maanviljelijöille kuin urakoitsijoillekin.

N:n akseliväli on suhteellisen pitkä, 2 565 mm, mikä tekee traktorista vakaan. Eturenkaat yltävät konepellin etupuolelle, mikä helpottaa etukuormaintyötä. Traktori on nelisylinterisenä ketterä, mutta moottoreista löytyy riittävästi tehoa raskaisiinkin peltotöihin. Kaikki pääkomponentit kuten moottori, runko, vaihteisto, taka-akseli, hydrauliikka ja ohjaamo ovat Valtran itse valmistamia tai ulkopuolisten toimittajien ainoastaan Valtralle valmistamia.

N-sarjan kaikkiin malleihin on saatavana uudistunut hydropneumaattinen etujousitus. Uutena ominaisuutena jousituksen voi myös lukita ohjaamosta ala-asentoon esimerkiksi etukuormaintöissä.

Ohjaamo on yhtä tilava kuin Valtran kuusisylinterisessä T-sarjassa. Traktorin ulkokorkeus on kuitenkin vain noin 2,8 metriä, rengastuksesta riippuen. Tilava ohjaamo lisää

mukavuutta ja mahdollistaa TwinTrac-taakse-ajolaitteen käytön.

Advance-malleissa käyttömukavuutta ja tehokkuutta lisää kuomantunteva Is-hydrauliikka. Hydraulilohkoja on enimmillään kuusi, pumpun tuotto 115 litraa minuutissa ja paine 210 baria. Hydrauliikan hallinta onnistuu ergonomisesti joko sivupaneelista tai Advance-mallin näytöllä varustetusta ACHT-käsinojasta.

N-sarjan mallisto

	Classic	HiTech	Advance
101 hv	**N91**	**N91**	
110 hv	**N101**	**N101**	
122 hv	**N111**	**N111**	
116 hv		**N111e**	
122 hv		**N121**	
144 hv	(transport boost)		**N121**
150 hv		**N141**	
160 hv	(transport boost)		**N141**

VALTRA

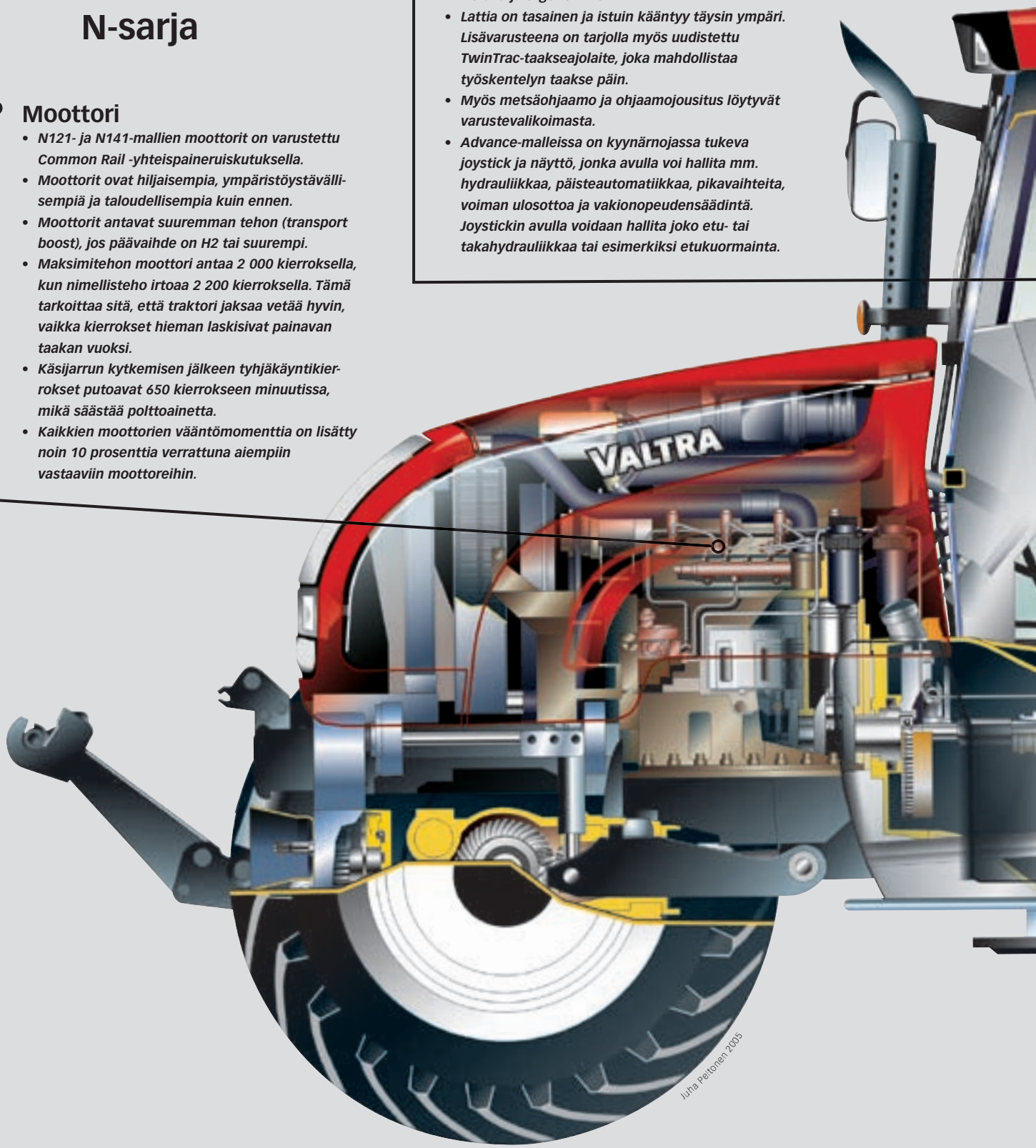
N-sarja

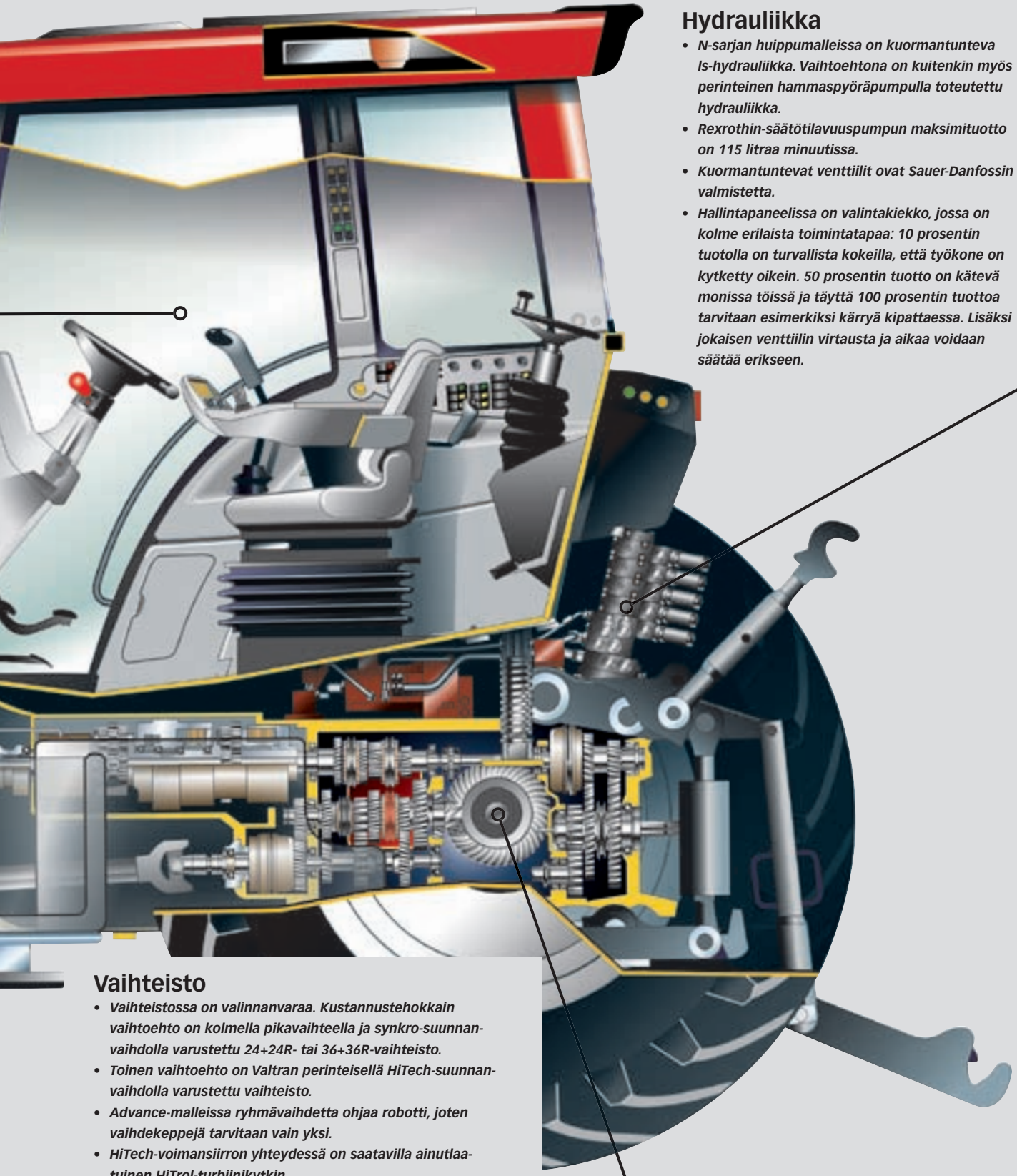
Moottori

- *N121- ja N141-mallien moottorit on varustettu Common Rail -yhteispaineruiskutuksella.*
- *Moottorit ovat hiljaisempia, ympäristöystävällisempiä ja taloudellisempia kuin ennen.*
- *Moottorit antavat suuremman tehon (transport boost), jos päävaihde on H2 tai suurempi.*
- *Maksimitehon moottori antaa 2 000 kierroksella, kun nimellisteho irtoaa 2 200 kierroksella. Tämä tarkoittaa sitä, että traktori jaksaa vetää hyvin, vaikka kierrokset hieman laskisivat painavan taakan vuoksi.*
- *Käsijarrun kytkemisen jälkeen tyhjäkäyntikierrokset putoavat 650 kierrokseen minuutissa, mikä säästää polttoainetta.*
- *Kaikkien moottorien vääntömomenttia on lisätty noin 10 prosenttia verrattuna aiempiin vastaaviin moottoreihin.*

Ohjaamo

- *N-sarjan ohjaamo on T- ja M-sarjoista tuttu – tilava ja ergonominen.*
- *Lattia on tasainen ja istuin kääntyy täysin ympäri. Lisävarusteena on tarjolla myös uudistettu TwinTrac-taakseajolaite, joka mahdollistaa työskentelyn taakse päin.*
- *Myös metsäohjaamo ja ohjaamojousitus löytyvät varustevalikoimasta.*
- *Advance-malleissa on kyynärnojassa tukeva joystick ja näyttö, jonka avulla voi hallita mm. hydrauliikkaa, päisteautomatiikkaa, pikavaihteita, voiman ulosottoa ja vakionopeudensäädintä. Joystickin avulla voidaan hallita joko etu- tai takahydrauliikkaa tai esimerkiksi etukuormainta.*





Hydrauliikka

- *N-sarjan huippumalleissa on kuormantunteva ls-hydrauliikka. Vaihtoehtona on kuitenkin myös perinteinen hammaspyöräpumpulla toteutettu hydrauliikka.*
- *Rexrothin-säätötilavuuspumpun maksimituotto on 115 litraa minuutissa.*
- *Kuormantuntevat venttiilit ovat Sauer-Danfossin valmistetta.*
- *Hallintapaneelissa on valintakiekko, jossa on kolme erilaista toimintatapaa: 10 prosentin tuotolla on turvallista kokeilla, että työkone on kytketty oikein. 50 prosentin tuotto on kätevä monissa töissä ja täyttä 100 prosentin tuottoa tarvitaan esimerkiksi kärryä kipattaessa. Lisäksi jokaisen venttiilin virtausta ja aikaa voidaan säätää erikseen.*

Vaihteisto

- *Vaihteistossa on valinnanvaraa. Kustannustehokkain vaihtoehto on kolmella pikavaihteella ja synkro-suunnanvaihdolla varustettu 24+24R- tai 36+36R-vaihteisto.*
- *Toinen vaihtoehto on Valtran perinteisellä HiTech-suunnanvaihdolla varustettu vaihteisto.*
- *Advance-malleissa ryhmävaihdetta ohjaa robotti, joten vaihdekeppejä tarvitaan vain yksi.*
- *HiTech-voimansiirron yhteydessä on saatavilla ainutlaatuinen HiTrol-turbiinikytkin.*
- *Taka-akselit ovat Valtran tukevaa tekoa, jarrulevyjä on puolellaan viisi.*

Rosendahlin vanha hieno linna linnanpihoineen ja torneineen viettää pian 400-vuotisjuhlia.

Kaiken takana on nainen

Kävimme Ruotsin eteläisimmässä läänissä Skoonessa sijaitsevalla Rosendahlin tilalla tapaamassa koneenhoitaja Ingrid Sjöstrandia. Itse asiassa hän ei ole pelkästään koneenhoitaja vaan hän myös vastaa tilan koko konekannasta. Koneiden lisäksi hän varmistaa, että kaikki muukin pyörii, rullaa ja toimii, suurista peltokoneista ja navettalaitteista Rosendahlin linnan pesutupaan.

Valtra 8550 ja niittomurskain huollettuna ja käyttövalmiina.

Ingrid Sjöstrand huoltaa, korjaa ja ylläpitää – suurin osa hänen ajastaan kuluu tilan verstaalla. Kun tapaamme, hän hitsaa ja korjaa parhaillaan suuren viljankuivurin osia. Onko kaikista koneista vastaaminen raskasta ja vastuullista?

– On se, vastaa Ingrid, kaiken on toimittava, koska tilalla on niin paljon eläimiä. Joskus sattuu, että työajan ulkopuolellakin jokin kone menee rikki tai lakkaa muuten toimimasta. Useimmiten on kyse epäkunnossa olevasta lypsylehmien rehuautomaatista, jolloin navettatyöntekijät soittavat minulle.

Tilalla on pitkät perinteet

Rosendahlin tilalla on noin 700 hehtaaria viljeltyä peltoalaa. Tilasta on muodostettu osakeyhtiö, jonka pääomistaja ja toimitusjohtaja on **Gerhard Bennet**. Maatilalla työskentelee seitsemän henkeä, heistä kolme navetassa. Nautoja on yhteensä 450, joista 250 on lypsylehmiä.

▲ *Jäähdyttimet on puhallettava puhtaaksi pölyisten töiden jälkeen. Silloin on hyvä, että niihin pääsee helposti käsiksi.*

Hitsaaminen on yksi monista töistä, jotka koneenhoitajan on hallittava. Tässä tapauksessa käytettiin mig-hitsauslaitetta.

▶ *Ingrid työpöytänsä ääressä kierteittämässä putkea, joka on peräisin navetasta.*

Tämän monitorin osaan vaikka unissani, sanoo Ingrid, ja viittaa kasvinsuojeluruiskun elektroniseen ohjausyksikköön.

Tila on ollut Bennetin suvun omistuksessa 1700-luvun puolivälistä lähtien. Rosendahlin linna valmistui vuonna 1615, joten kymmenen vuoden kuluttua siellä pidetään suuret 400-vuotisjuhlat. Linna rakennettiin Tanskan kuninkaan Kristian IV:n aikana, joka oli erittäin kiinnostunut taiteesta ja arkkitehtuurista. Tilan omisti tuolloin Helsingborgin maaherra, joka sai käyttää kuninkaan arkkitehtia linnan suunnitteluun. Tuloksena oli kaunis linna, jossa on linnanpiha ja erittäin kaunis torni.

Suuri tila, suuret koneet

Konehallista näkee, että tila on todella suuri. Suurimpia koneita ovat puimuri ja hakevaunu. Kuinka suuri osa tilan traktoriajoista on sinun vastuullasi?

– No, teen esimerkiksi tilan kaikki kylvöt, Ingrid Sjöstrand toteaa, levitän myös lannoitteet ja teen kasvinsuojeluruiskutukset, joten viljelykaudella ajan paljon traktorilla.

Ingridillä on kokemusta useista traktorimerkeistä. Hänen aikanaan tilalla on ollut lukuisia traktoreita, joten hän jos kuka tietää, mistä puhuu.

– Meillä on erittäin hyviä kokemuksia Valtran traktoreista, Ingrid toteaa. Ne ovat teknisesti sopivan kehittyneitä, elektroniikkaa on kohtuullisesti ja niitä on helppo huoltaa. Valtralla on hyviä traktoreita, oikein hyviä.

Kun toteamme, että Ingrid tekee kaikki vaativimmat konetyöt, hän lisää:

– Teen myös kaikki tilan puintityöt.

Lekasta tietokoneeseen

Koneenhoitajan on nykyään osattava käyttää lekaa ja hitsauslaitetta, mutta ymmärrettävä myös elektroniikan ja tietokoneiden päälle, sillä lähes kaikissa nykyaikaisissa koneissa on tietokoneet.

– Kasvinsuojeluruiskun ja lannoitelevittimen monitorit osaan vaikka unissani, Ingrid kertoo.

Teetkö itse määräaikais- ja vuosihuollot?

– Kyllä, teemme kaikki huollot itse mutta emme korjaa moottoreita – siihen onkin onneksi aika vähän tarvetta, Ingrid toteaa.

Ingrid on työskennellyt Rosendahlin tilalla 19 vuotta. Hän on ollut aina kiinnostunut tekniikasta ja oppi paljon kotona vanhempiensa maatilalla.

Viihdytkö työssäsi?

– Kyllä, Ingrid sanoo hetkeäkään epäröimättä, tämä on todella mielenkiintoista. Jos on kiinnostunut koneista ja tekniikasta, tämä on oikein hauskaa työtä.

Voitko suositella vastaavaa työtä myös muille naisille?

– Kyllä, ehdottomasti, toteaa Ingrid, jonka työ ei totisesti ole siitä kaikkein helpoimmasta päästä.

■ **Eric Andersson**

Lappeenrannan traktorihuollossa asentajien keski-ikä alle 30 vuotta

Nuoruuden innolla ja kokemuksen voimalla

Monissa traktoreiden huoltoyrityksissä on ongelmana, ettei alalle hakeudu tarpeeksi pätevää nuorisoa. Lappeenrannassa ja Ravijoella toimivan Ismo Kempin traktorihuollossa ei tätä ongelmaa tunneta. Kahdeksanhenkisen porukan keski-ikä on alle 30-vuotta.

– Useimmat pojista ovat tulleet töihin suoraan ammattikoulun jälkeen. Ainoa yli nelikymppinen olen minä ja Ravijoen pisteen **Pasi Lipiäinen**, joka on vähän alle 40. Muut ovat nyt vähän päälle 20-vuotiaita. Keski-ikä on 28, kertoo huoltoyrittäjä Ismo Kemppi.

Kempin traktorihuolto on valittu jo kahtena vuotena peräkkäin Itä-Suomen parhaaksi huollon kehittäjäksi. Mukavaa taustatukea tälle antaa se, että seinän takana varaosamyynnissä työskentelevä **Pekka Piirainen** on saanut myös kahtena vuonna parhaan varaosamyynnin kehittäjän palkinnon. Osaamisesta kertoo myös se, että asentajia yritetään kosiskella kilpailijoiden leipiin. Työpaikalla viihtymisestä puolestaan kertoo se, että lomalla olevat asentajatkin pistäytyvät haastattelun aikana työmaalla tervehtimässä työkavereita.

– Hyvin täällä viihtyy, kun on samanikäistä porukkaa ja on vaihtelevaa työtä. Yksikään päivä ei ole samanlainen, kertoo asentaja **Harri Pentti**.

Kempin traktorihuollon alueeseen kuuluvat Lappeenranta, Joutseno, Lemi, Luumäki, Savitaipale, Taipalsaari ja Ylämaa. Tämän alueen asiakkaita palvelevat Kempin lisäksi Harri Pentti, **Mikko Juopperi**, **Tomi Lantta**, **Teemu Virtanen** ja **Sami Taskula**. Ravijoella Harjun maatalousoppilaitoksessa sijaitsevan sivupisteen piiriin kuuluvat Virolahti, Kotka, Hamina, Miehikkälä ja Pyhtää. Ravijoella palvelevat **Pasi Lipiäinen** ja **Tomi Kokkola**. Lähes kaikki ovat maalaistalojen poikia ja suurin osa viljelee yhä omaa tai kotitilaa, joten näppituntuma traktorin käyttöön ja myös työkoneisiin on säilynyt hyvänä.

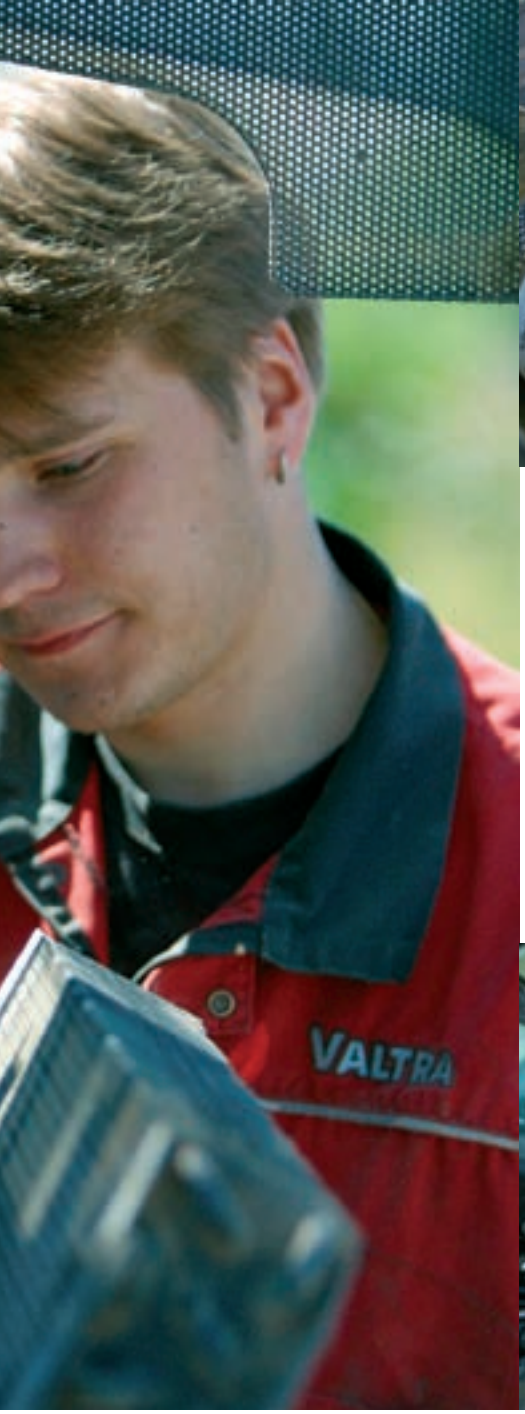
▲ Lappeenrannan ja Ravijoen traktorihuollon yrittäjä Ismo Kemppi työllistää seitsemän traktoriasentajaa.

▶ Harri Pentti on nuoresta iästään huolimatta jo erittäin kokenut traktoriasentaja. Työn alla on uuden ohjaamon rakentaminen palaneeseen traktoriin.

Alueella työskentelee aktiivisesti reilut 2 000 Valtra- tai Valmet-traktoria. Käytössä on tietysti myös kaksi huoltoautoa, joilla käydään töissä asiakkaan luona.

Kolarit lisääntyneet kiireen myötä

Suurin osa töistä on korjauksia, mutta huoltojen määrä lisääntyy kaiken aikaa. Yhä useammat asiakkaat keskittyvät omaan ydinalaansa



▲ *Mikko Juopperi tekee 500 tunnin huoltoa.*

◀ *Pölypilvi on melkoinen, kun Tomi Lantta puhdistaa syylärin väliköitä paineilmalla.*

▼ *Sami Taskula T-sarjan voimansiirron kimpussa.*

▲ *Tomi Lantta, Mikko Juopperi, Teemu Virtanen, Ismo Kemppi, Harri Pentti ja Sami Taskula ovat Lappeenrannan Traktorihuollon iskuryhmä. Porukan keski-ikä on 28 vuotta.*

▼ *Ismo Kemppi neuvoo C-sarjan Valtran ostaneelle Jarmo Kalliolle, kuinka voimansiirto ohjelmoidaan käyttäjän tarpeisiin sopivaksi.*

ja he antavat traktorin huoltamisen ammattilaisten käsiin. Korjauksissa uutena piirteenä näkyy kolareiden lisääntyminen.

– Alkuvuodesta tuli useampia liikennekolarissa vaurioituneita traktoreita korjattavaksi. Ilmeisesti liikenteessä ajaminen on lisääntynyt, traktorien nopeudet ovat nousseet ja kiire kasvanut. Aika usein sattuu sellaista, että esimerkiksi kauha putoaa etukuormaimesta traktorin alle tai muuta vastaavaa. Ilmeisesti viljelijöillä ja urakoitsijoilla työtahti on melkoisesti koventunut, arvelee Kemppi.

Suurin osa traktorihuollossa käyvistä traktoreista on 6000-, 100- tai HiTech-sarjaa. Uudet T:t, M:t ja C:t valtaavat hiljalleen alaa. Oman mausteensa antavat lähiseudun turvesoilla urakoivat 8000:t ja T Classicit.

Ismo Kemppi perusti yrityksen vuonna 1993. Vaikka vastuu aluksi hirvittikin, oli traktoriasentajan kokemuksesta paljon apua. Reilussa kymmenessä vuodessa on yhden miehen pajasta kasvanut seitsemän henkeä työllistävä yritys, joka huolehtii Valtra- ja Valmet-traktoreista noin sadan kilometrin säteellä.

■ **Tommi Pitenius**

ISOBUS-lisävaruste

T-, M- ja S-sarjaan

Valtra tarjoaa lisävarusteena ISOBUS-valmiuden T-, M- ja S-sarjan traktoreihin. ISOBUS-lisävarustepaketti sisältää kiinnikkeet ja liittimen ohjaamon tulevaa virtuaaliterminaalia varten, ISOBUS-liittimen traktorin takanostolaitteen yhteyteen sekä traktorin anturitietoja Isobus-työkoneväylälle välittävän ISOBUS-ohjainyksikön. Lisävarusteena voidaan asentaa ISOBUS-liitin myös etunostolaitteelle. Ohjaamossa ISOBUS-varusteet on sijoitettu oikeanpuoleiseen B-pilariin. Lisävarustepaketti ei sisällä virtuaaliterminaalia.

Isobus on standardoitu tiedonsiirtojärjestelmä traktorin ja työkoneen välillä. ISOBUS-järjestelmällä voidaan välittää traktorin anturitietoja työkoneen tai jonkun muun ISOBUS-laitteen käyttöön sekä ohjata työkoneen eri toimintoja. Kaikkia toimintoja ohjataan traktorin ohjaamoon asennettavan virtuaaliterminaalin näytöltä. ISOBUS lisää työn tuottavuutta, helpottaa työskentelyä ja parantaa työn laatua.

Hydrauliikan tuotto

160 litraa minuutissa

Valtra tarjoaa uutena lisävarusteena T-, M- ja XM-sarjan traktoreihin summautuvan hydrauliikan, joka nostaa hydrauliikan tuoton laskennallisesti 190 litraan minuutissa. Käytännössä käytettävissä on noin 160 litran minuuttituotto, joka on tiettävästi korkein tämän kokoluokan traktoreissa.

Summautuva hydrauliikka muodostuu traktorin normaalista hydrauliikasta sekä tarvittaessa päälle kytkettävästä, kuormantuntevasta säätötilavuuspumpusta. Se on sijoitettu suojaan traktorin keulaan. Tämän vuoksi summautuvaa hydrauliikkaa ei voi valita lisävarusteeksi etunostolaitteen tai etuvoimanoton kanssa.

Kuormantuntevan hydrauliikkapumpun säiliö on 70 litraa. Hetkellisesti ulosotettavan öljyn määrä on sama kuin vakiotraktorissa. Summautuvaan hydrauliikkaan kuuluu vakiona ¾ tuuman power beyond -liitäntä, jolla suuri tuotto voidaan ohjata työkoneen omalle venttiilistölle; samalla on paluuöljylle on järjestetty asianmukainen ¾ tuuman paluuliitäntä.

Summautuva hydrauliikka pitää tuoton tasaisena moottorin kierrosluvusta riippumatta. Siitä on hyötyä kaikissa paljon hydraulista tehoa vaativissa töissä kuten käytettäessä perunan- ja muiden juuresten nostokoneita sekä pneumaattisia kylvölannoituskoneita. Lisäksi summautuva hydrauliikka mahdollistaa useiden hydraulisten työkoneiden käyttämisen yhtä aikaa matalilla kierroksilla, mikä säästää polttoainetta ja vähentää melua. Tätä ominaisuutta arvostetaan mm. kunnallistekniikassa.

Valtran paletissa on nyt kahdeksan väriä

Valtran on uudistunut värivalikoimansa. Uuteen värivalikoimaan kuuluvat punainen, vihreä, sininen, metallinpunainen, metallinvihreä, metallinsininen, keltainen ja hopea.

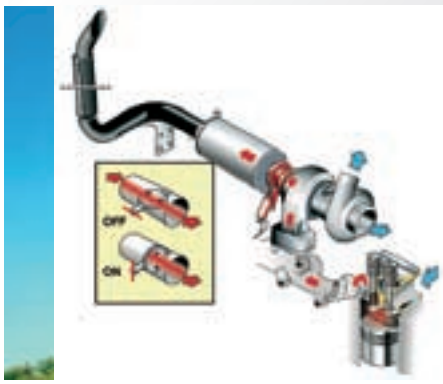
Valtra on yhä ainoa traktorinvalmistaja, joka tarjoaa erilaisia värivaihtoehtoja. Värivalikoima on ollut käytössä jo 15 vuotta.

Pakokaasujarru T-sarjaan

Sähköisellä hydrauliikalla varustettuihin T-sarjan traktoreihin on jatkossa saatavana lisävarusteena pakokaasujarru. Pakokaasujarru on raskaista kuorma-autoista tuttu varuste, jonka avulla voidaan hidastaa nopeutta käyttämättä varsinaisia jarruja. Traktorissa pakokaasujarrusta on hyötyä etenkin vedettäessä raskaita kuormia, mäkisessä maastossa ja liikennetraktorikäytössä. Pehmeästi hidastava pakokaasujarru lisää sekä ajomukavuutta että turvallisuutta.

Pakokaasujarrun toiminta perustuu läppäventtiiliin, joka sulkee pakoputkiston turbon ja äänenvaimentimen väliltä. Pakokaasujarru toimii yli 10 km/h nopeuksissa. Parhaan hidastuvuuden saa aikaan käyttämällä pikavaihteen asentoa Auto 1, jolloin pikavaihde vaihtaa alemmille nopeuksille ja jarrutus tehostuu välityssuhteen kasvaessa.

Pakokaasujarrua käytetään joko tavallisella jarrupolkimella tai ohjaamon lattiassa olevalla erillisellä polkimella. Kuljettaja voi valita hallintatavan keinukytkimestä ohjaamon sivupaneelista. Jos valitaan käyttö jarrupolkimista, ne tulee kytkeä yhteen. Pakokaasujarru saa tällöin impulssin jarruvaloista.



Uusi, tehokkaampi etukuormainmallisto

Valtra-etukuormainmallisto on uudistunut. Vanhat 700-, 900- ja 1000-sarjan kuormaimet jäävät samalla pois valikoimista.

Uudet kuormaimet valmistaa ruotsalainen Ålö-yhtiö, joka markkinoi niitä myös Quicke-merkillä. Valtran tehdasasenteiset kuormaimet ovat kuitenkin Valtra-merkkisiä. Uutta on nimenomaan kuormaimen aisasto. Traktoriin kiinnitettävät soviteosat ja kuormaimessa käytettävät varusteet pysyvät ennallaan.

Uudet aisastot on valmistettu kahdesta U-profiilipalkista, jotka on hitsattu limittäin yhteen sisältä. Rakenne on erittäin kestävä ja siisti. Kaikki letkut kulkevat suojassa aisan sisällä. Tehoa ja ulottuvuutta on kaikissa uusissa malleissa hieman enemmän kuin vanhoissa kuormaimissa.

Team News

Valtra neljänneksi suurin traktorimerkki maailmassa

Valtra on läntisen maailman neljänneksi suurin traktorimerkki, kun mukaan lasketaan yli 60-hevosvoimaiset traktorit. Maailman viisi suurinta valmistajaa ovat järjestyksessä New Holland, John Deere, Massey Ferguson, Valtra ja Case IH.

Valtra valmisti viime vuonna 19 500 traktoria. Vuodesta 1999 Valtran tuotanto on kasvanut 4 500 kappaleella. Valtra on suosituin traktorimerkki Pohjois-Euroopassa ja toiseksi suosituin Latinalaisessa Amerikassa. Valtran liikevaihto oli viime vuonna 870 miljoonaa euroa ja henkilöstömäärä 2 550, kun Valtra do Brasil ja Sisu Diesel lasketaan mukaan.

• • •

Uusi tuotekehityskeskus Suolahden tehtaalle

Valtran Suolahden tehtaan yhteyteen rakennetaan uusi tuotekehityskeskus. Tähän asti tuotekehityskeskus on toiminut noin 40 kilometrin päässä tehtaasta.

Uuteen tuotekehityskeskukseen tulee vajaat 4 000 neliötä. Samalla rakennetaan hieman lisää toimistotilaa myös markkinointi-, talous- ja it-osastojen käyttöön. Investointi maksaa noin seitsemän miljoonaa euroa.

Uusi sijainti tehostaa tuotekehityksen ja muiden osastojen välistä yhteistyötä. Tilat otetaan käyttöön syksyllä 2006.

Moottoritehdas Sisu Diesel puolestaan aikoo kaksinkertaistaa tuotantonsa noin 55 000 moottoriin kolmessa vuodessa. Sisu Dieselin Suomen ja Brasilian tehtaille tehdään yhteensä noin 30 miljoonan euron investoinnit.

• • •

189 traktoria Kiinaan

Valtra toimitti kesällä 189 traktoria Kiinaan. Traktoreista 140 kappaletta on mallia 8150, loput T170c-, T180- ja T190-malleja. Traktorit menivät Koillis- ja Luoteis-Kiinaan kolmelle eri asiakkaalle.

Asiakkaina ovat Koillis-Kiinassa sijaitseva Heilongjiangin valtiontila että luoteessa sijaitsevat Xinjiangin valtiontilat 7 ja 8. Kauppaan kuuluu myös huomattava määrä työkoneita ja varaosia.

Valtra on Kiinassa markkinajohtaja yli 120-hevosvoimaisissa traktoreissa. Valtralla on myös toimiva huoltoverkosto Koillis-, Luoteis- ja Etelä-Kiinassa.

Urakoitsija Esa Rossi hoitaa kolmella traktorilla noin sata kilometriä paikallisteitä. Urakkaan kuuluu mm. kesäisin lanausta, kivien poistoa ja aurausviittojen laitto. Talvella suurin osa työstä on auraamista ja hiekoittamista.

Urakoitsija **Esa Rossi:**

Leipä tulee tienhoidosta

Urakoitsija Esa Rossi hoitaa noin sataa kilometriä paikallisteitä Konnevedellä. Lisäksi asiakkaina on muutamia yksityisteitä, pihoja ja mm. kaikki Konneveden kunnan piha-alueet. Kesäisin Rossi lisäksi myy ja kuljettaa multaa. Noin puolet tuloista tulee Tieliikelaitoksen urakoista.

– Kalustona minulla on T190, 8400 ja A85. A85:llä hoidetaan pihat tässä kirkonkylällä, T:llä ja 8400:lla ajetaan paikallisteitä. Lisäksi käytössä on Åkermanin pyöräkaivinkone, jolla lastataan multaa ja poistetaan kiviä teiltä, kertoo Rossi.

Menossa on toinen vuosi kolmen vuoden sopimuksesta. Jos Tieliikelaitos jatkaa kyseisten teiden kunnossapitoa seuraavan kolmivuotiskauden, niin myös aliurakoitsija Rossilla on optio kolmen vuoden jatkosopimuksesta.

– Tämä on aika itsenäistä hommaa. Saamme sääennusteet kännykkään ja lisäksi katsomme itse, milloin pitää lähteä liikkeelle. Kuljettajillani on traktorit valmiina pihassaan ja he lähtevät myös automaattisesti liikkeelle.

Talvella lumisateen jälkeen aurauskierros alkaa kello kolmelta aamuyöllä. Traktorit saavat urakkansa valmiiksi noin kello 8–9 aikaan aamulla. Lisäksi talvikunnossapitoon kuuluu polanteiden poisto alaterällä ja hiekoitus.

– Tähän asti hiekoitus on hoidettu kahden kuution kauhalla, mutta se on liian pieni, kun linjahiekoituksessa hiekkaa kuluu kuutio per tiekilometri. Ensi talvena otetaan käyttöön kymmenen kuution lämpölavakärry, jossa on käytetty hiekoitin.

Traktoreiden varustus on kattava. A85:ssä on työkonerunko, alueaura ja talvisin linko perässä. Kuusisylinterisissä on mm. alaterä ja alueaura. Lisäksi löytyy mm. peräkärryjä hiekan ja mullan kuljettamiseen, vesikärry teiden kasteluun, takalanoja sekä yksi keräävä ja kaksi perinteistä harjalaitetta asfalttiteiden puhdistukseen. Urakkaan kuuluu myös aurausviittojen asettaminen syksyllä. Tienpientareiden niittämisen Rossi jättää toiselle urakoitsijalle.

Maanviljelijästä urakoitsijaksi

Rossi on hoitanut teitä jo 20 vuoden ajan. Päätoimiseksi urakoitsijaksi hän siirtyi 10 vuotta sitten, kun viimeiset lehmät lähtivät tilalta.

– Aikoinaan homma alkoi Valmet 500:lla. Sen jälkeen olen hankkinut 12 uutta Valtraa tai Valmettia sekä lukuisan joukon käytettyjä, muistelee Rossi.

Isompiin traktoreihin kertyy tunteja noin 1 300–1 400 vuodessa, mutta pienempään vain noin 500 vuodessa.

Urakoitsijan tulevaisuus näyttää hyvältä. Hänen lisäkseen paikallisteiden kunnossapito työllistää Konnevedellä kaksi muuta urakoitsijaa.

– Joka talvi näyttää satavan lunta ja pois se on tieltä saatava, tuumii Rossi.

■ **Tommi Pitenius**

Projektipäällikkö **Jukka Pitkänen:**

Lähes 300 traktoria urakoi Tieliikelaitokselle

Koko Suomessa urakoi noin 250–300 traktoria teiden kunnossapitoa Tieliikelaitokselle. Näistä noin 100 työskentelee ajoradoilla kunnossapitotehtävissä, loput lähinnä kevyen liikenteen väylillä. Viiden viime vuoden aikana on lisääntynyt erityisesti paikallisteiden kunnossapito traktoreiden voimin.

– Alussa oli paljon epäilyjä, että miten traktori pärjää, kun on mäkiä ja mutkia ja liukasta. Käytäntö on osoittanut, että traktorit tekevät paikallisteillä yhtä hyvää jälkeä kuin kuorma-autot, kertoo Tieliikelaitoksen projektipäällikkö **Jukka Pitkänen**.

– Tienhoito traktoreilla tuli mahdolliseksi, kun laki salli liikennetraktorit. Samaan aikaan traktoreiden tehot ovat nousseet selvästi. Myös traktoreiden varusteet kuten aurat, sivuaurat, alaterät ja hiekoituslaitteet ovat kehittyneet nopeasti, kertoo Pitkänen.

Isot maantiet ovat kuorma-autojen heiniä, mutta paikallistiet hoituvat hyvin myös traktoreilla.

– Paikallisteillä traktori ja kuorma-auto ovat yhtä nopeita. Jos traktori häviää pitkillä suorilla, niin saman se voittaa liittymien auraamisessa suunnanvaihdon ansiosta. Työn laatu on kummallakin yhtä hyvä. Laatu riippuu enemmänkin kuljettajan taidosta ja kaluston kunnossapidosta, sanoo Pitkänen.

Isompi hiekoituskuorma on kuorma-auton kiistaton etu. Toisaalta traktori on tienhoidossa monipuolisempi. Traktori voi esimerkiksi aurata, lingota, lastata, niittää, lanata ja käyttää alaterää sekä kesällä että talvella.

– Tekemistä urakoitsijoille löytyy yhä. Tervetuloa lähimpään Tieliikelaitoksen toimipisteeseen neuvottelemaan. Sopimukset ovat hyvin joustavia: isoja tai pieniä urakoita, kesä- tai talvihoitoa, sopimuksen kestokin voi vaihdella tarpeen mukaan, sanoo Pitkänen.

Valtran tuotekehittäjä Markku Lyhty on entisöinyt Kullervo-traktoria, jonka osia löytyi maahan haudattuina Pohjois-Karjalasta. Hän on kutsunut työtovereitaan tutustumaan vanhukseen.

Kullervo – ensimmäinen suomalainen traktori

Kullervo-traktorilla on mielenkiintoinen kohtalonyhteys Valmetiin ja Valtraan vapaaherra Gustaf Woldemar Wreden kautta. Teknisesti suuntautunut nuorukainen suoritti diplomi-insinööritutkinnon Darmstadtin teknillisessä korkeakoulussa vuonna 1911. Sen jälkeen hän hankki lisäkokemusta pestautuen amerikkalaisen Jackson Automobile Companyn pääinsinööriksi Michiganissa.

Sillä aikaa Suomessa Turun Rautateollisuus Oy/Åbo Jernmanufaktur Ab:n johtajana toimi vapaaherra **Carolus Wrede**, ja hänellä oli meneillään tuotteiston laajennussuunnitelmat. Hän kutsui poikansa Amerikasta ja nimitti hänet yhtiön tekniseksi johtajaksi vuonna 1914. Venäjän armeija oli antanut runsaasti tilauksia Turun Rautateollisuudelle.

Yhtiö teki päätöksen traktorinvalmistuksen aloittamisesta vuonna 1916. Traktorilla tähdättiin Venäjän markkinoille. Tämä olisikin ollut loistava liikeidea, ellei Venäjällä olisi tapahtunut vallankumousta jolloin taloudelliset yhteydet itsenäistyneen Suomen ja Venäjän bolsevikkihallituksen välillä katkesivat.

Traktorin prototyyppiä koeajettiin vuonna 1918. Traktori oli aikalaisekseen moderni. Sen runko koostui valetuista koteloista, joiden sisällä voimansiirtolaitteet olivat hyvässä suojassa ja hyvin voideltuja. Laakereina käytettiin kuulalaakereita.

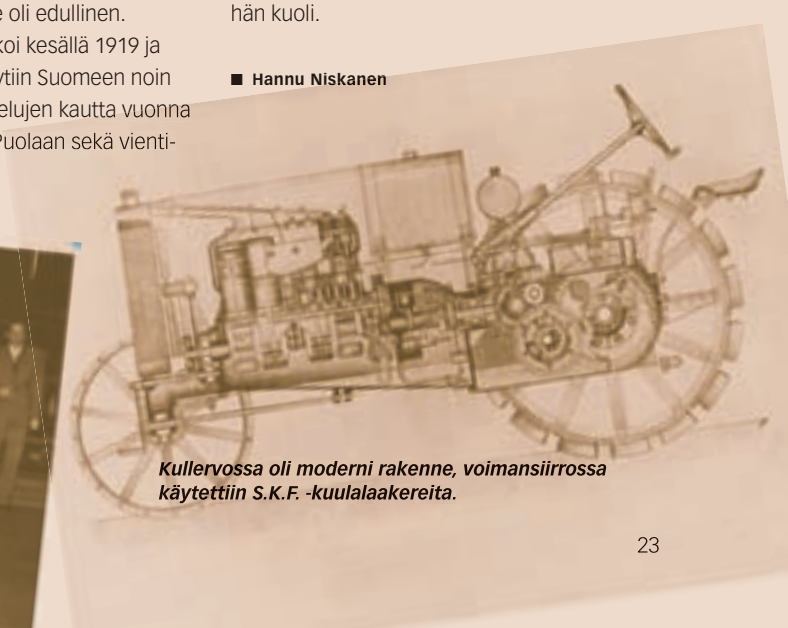
Tuotenimi Kullervo otettiin Suomen kansalliseepoksesta Kalevalasta. Kullervo oli voimakas, mutta myös traaginen hahmo. Kullervossa oli nelisylinterinen kaasutinmoottori, jonka iskutilavuus oli 7,4 litraa. Suurin teho oli 30 hv /850 r/min. Vaihteistossa oli kaksi nopeutta eteen ja yksi taakse. Kullervo painoi 2 200 kg, joten sen painotehosuhde oli edullinen.

Traktorin valmistus alkoi kesällä 1919 ja ensimmäisen vuonna myytiin Suomeen noin 40 traktoria. Vientiponnistelujen kautta vuonna 1920 vietiin 40 Kullervoa Puolaan sekä vientikanavia avattiin Ruotsiin ja Viroon hieman heikommalla menestyksellä. Tuotantoa pidettiin hengissä vuoteen 1924, jolloin tehdas lopetti koko maatalouskonetuotannon. Valmistusmääräksi arvioidaan 200 kappaletta. Pääsyynä lopettamiseen oli, että kotimarkkinat olivat liian pienet ja etenkin Fordson oli liian vahva kilpailija vientimarkkinoilla.

Kullervon kytkentä Valmetiin tapahtui siten, että vapaaherra Gustaf Wredestä tuli Valmet-konsernin pääjohtaja vuonna 1954. Hän oli hyvin kiinnostunut traktorinvalmistuksesta ja oli edesauttamassa ensimmäisen dieselmallin kehittämistä. Valmet-traktorin konstruktöörit sanoivatkin, että muille Wrede oli pääjohtaja, mutta meille pääkonstruktööri. Wrede ehti toimia Valmetin johtajana vuoteen 1958, jolloin hän kuoli.

■ **Hannu Niskanen**

Valmetin pääjohtajan asemassa Gustaf Wrede esitteli Valmet 33 -diesel-traktorin presidentti Urho Kekkoselle 14.11.1956.



Kullervossa oli moderni rakenne, voimansiirrossa käytettiin S.K.F. -kuulalaakereita.

JOUKKOKIRJE

Valtra Collection – ripaus luksusta arjen harmauteen

Miellyttävät vaatteet syksyn viimoihin. Perheen yhteiseen jouluun lasten riemua sekä taattua laatua.

Kauden Valtra Collection -tuotteet löydät lähimmästä Valtran pisteestä tai osoitteesta ***www.valtra.fi.***

Valtra Oy Ab
PL 200
40101 Jyväskylä
Puh. 02045 501
Fax 020 455 0608
www.valtra.fi

www.valtra.fi