

Valtra Team

Valtran asiakaslehti • 2/2010

Uusi SCR-moottori pienentää
**polttoaineen
kulutusta** sivut 6-7



EcoPower
Polttoainetta
säästävä painike

Sivu 10

Valtra S-sarja
Luokkansa
polttoainepihein

Sivu 13

Urjala
lämpimäksi
Valtrojen voimalla

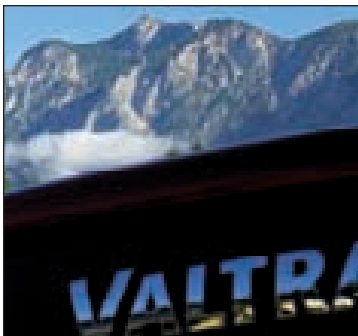
Sivu 4



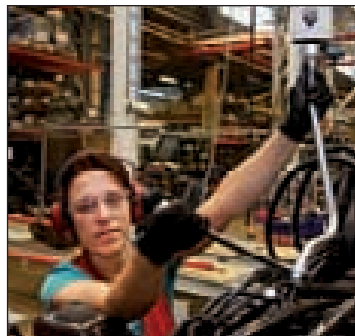
Valtran S-sarja

– ensimmäinen SCR-tekniikalla varustettu traktori, sivu 13

Pääkirjoitus	3	Poromies Raimo Mattila: Tunturien juurella ovat	
Urjala lämpimäksi Valtrojen voimalla	4	kaikki tehot käytössä	16
Uudet moottorit säästävät ympäristöä ja kukkaroa	6	Mönkijä-safari kaupan päälle	18
Italialainen viljelijä ajoi Valtran tehtaalta kotiin, 2841 km	9	Valtrat ovat suosittuja Karibialla	20
EcoPower – polttoainetta säästävä painike	10	Palonsammutin rankkaan maastoon	21
SCR-tekniikka säästää valtavasti polttoainetta	12	Monen Valmetin mies	22
S-sarja on luokkansa polttoainepihein	13	Old-timer: Valtra on veteraani vaihtoehtoisten polttoaineiden	
Yksilöllisiä traktoreita yksilöllisiltä tekijöiltä	14	tutkimuksessa	23



**Uusi Valtra
tehtaalta
ajamalla Italiaan**
Sivu 9



**Yksilöllisiä
traktoreita
yksilöllisiltä tekijöiltä**
Sivu 14



**Norjalainen
"paloauto"
perävaunussa**
Sivu 21



Valtra valmistautuu 60-vuotisjuhliin

Ensi vuonna vietetään Valtran 60-vuotisjuhlia monin eri tavoin. Kuusi vuosikymmentä traktorien kehittämistä, valmistamista, myyntiä ja huoltoa on melkoinen rupeama ja näkyy selvästi Suomen traktorikannassa.

60 vuotta sitten kaikki eivät ottaneet Pikku-Valmettia vakavasti, mutta dieselmalli pani traktorien maahantuojat varpailleen. Nämä puuhasivat lähetystön, joka meni Valmetin silloisen pääjohtajan **Gustaf Wreden** luo ehdottaen traktorinvalmistuksen lopettamista. Wrede näytti lähetystölle kohteliaasti ovea. Lopettamisen sijaan aloitettiin vientiponnistelut, joiden avulla voitiin lujittaa mainetta kotimaassa ja lisätä valmistusvolyymia.

Vienti mahdollisti Valmet do Brasilin perustamisen. Saavutus oli melkoinen, koska traktoritoiminta oli vasta yhdeksänvuotias. Valtra do Brasil vietti 50-vuotisjuhliansa tänä vuonna. Yhtiö oli suurin suomalainen yritys ulkomailla aina 1980-luvulle saakka, jolloin metsäteollisuus alkoi ostaa tuotantolaitoksia lähinnä Euroopasta.

Valmet oli suunnannäyttävä traktoritekniikassa. Kunnollinen turvaohjaamo tuli vakiovarusteeksi mallissa 900 vuonna 1967 ja ergonomiasarja Valmet 502, 702 ja 1102 oli mukavuudeltaan vuosia edellä pääkilpailijoita.

Traktoritoimintaa lujitti vuonna 1979 solmittu sopimus Volvo BM:n kanssa. Tämän pohjalta syntyi uusi pohjoismainen traktorisarja aivan puhtaalta paperilta. Mallistossa yhdistyivät Valmetin innovatiiviset ratkaisut Volvo BM:n korkeaksi todettuun laatuun.

Valtra on aina investoinut ajanmukaisiin tuotantovälineisiin. Pohjoismaista traktoria varten investoitiin maamme ensimmäinen joustava valmistusjärjestelmä FMS. Ja järjestelmiä on päivitetty jatkuvasti. Joustava valmistus antoi toisen valttikortin, traktorin valmistamisen asiakastilauksen pohjalta. Asia- kas saa traktoriinsa juuri ne ominaisuudet, joita hän työssään tarvitsee.

Kotimaassa Valtralla on oma suoramyyntinsä, voisi sanoa tehtaanyymälät. Valtra-myyjä on erikoistunut Valtran tuotteisiin ja avustaa asiakasta traktorin ominaisuuksien määrittämisessä. Ei ole sattuma, että traktoriurakoitsijat ajavat Valtroilla, koska niihin voidaan pakata ominaisuuksia, joita muista traktorimerkeistä ei löydy.

Valtra on pysynyt tekniikan huipulla. Tästä todistavat uudet voimansiirrot Versu ja Direct, jotka on kehitetty ja valmistettu Suolahden tehtaalla.

Valmet- ja Valtra-traktoreita on valmistettu tähän mennessä noin 670 000 kappaletta ja jos mukaan lasketaan Volvo BM:n valmistamat koneet, tullaan liiki 940 000 kappaleeseen. Tämä on iso luku ja on muistettava, että 80 prosenttia Suolahden tehtaalla tuotannosta menee vientiin. Siksi Valtra on monin tavoin hyödyllinen firma kansantaloudellemme.

Ensi vuonna on siis hyvä syy juhlia.

Pertti Laaksonen
Myyntijohtaja

Valtra Team

Valtran asiakaslehti

Päätoimittaja

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

Toimitus

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

Toimituskunta

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
Cinzia Peghin, Agco Italia SPA
cinziapeghin@par.agcocorp.com
Astrid Zöllkofer, Valtra Vertriebs GmbH
astrid.zollkofer@valtra.com

Julkaisija Valtra Oy Ab, www.valtra.com

Koordinointi Medita Communication Oy

Lay-out Juha Puikkonen, InnoTyöverkko Osuuskunta

Paino Forssa Print 2010

Valokuvat Valtran arkisto, ellei toisin mainita

Kaukolämpö omissa käsissä – metsästä jakeluverkostoon

Ujala lämpimäksi Valtrojen voimalla

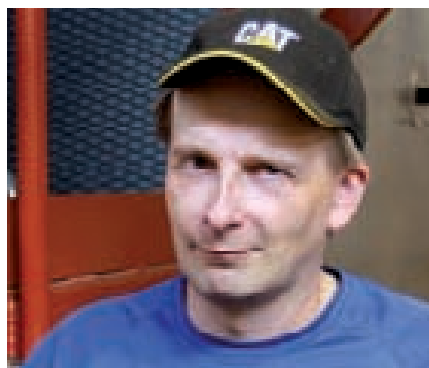
Valtroilla korjataan puut metsästä ja turve suoilta. Valtroilla haketetaan puu. Valtralla myöskin lastataan polttoaine Airanteen Energian kaukolämpölaitokseen Uralan keskustassa. Voi sanoa, että Uralan keskustaajama lämpiää Valtrojen voimalla.

– Perustimme Airanteen Energia Oy:n vuonna 2003, kun kunta totesi, ettei sillä ole halua perustaa kaukolämpöyhtiötä. Osakkaita on 85, joista osa on sijoittajia, osa metsänomistajia tai urakoitsijoita. Airanteen Energia omistaa kaksi yhteisteholtaan viiden megawatin lämpövoimalaista sekä viiden kilometrin jakeluverkoston, kertoo toimitusjohtaja **Simo Vehmaa**.

Vehmaalla on kasvinviljelytila neljän kilometrin päässä lämpövoimalasta. Vielä Airanteen Energian alkuaikoina hänellä oli lypsylehmiäkin, mutta kaksi työtä kävi liian raskaaksi, joten hän luopui lehmistä 2007. Hän on Airanteen Energian ainoa työntekijä, sillä työt on tehokkaasti ulkoistettu verkoston rakentamisesta polttoaineen hankintaan. Työllistävää vaihtus seutukunnalla on huomattava.

– Vuonna 2004 hankimme siirrettävän 2,5 megawatin öljykattilakontin, joka lämmittää yhä verkoston toista päätä ja toimii varavoimalana. Puuta ja palaturvetta käyttävä 2,5 megawatin voimala valmistui syksyllä 2006. Polttoaineesta haketta on 60 prosenttia ja turvetta 40 prosenttia. Sekoitus on ihanteellinen niin syötön kannalta kuin siksikin, että toinen polttoaineista on hapanta ja toinen emäksistä.

Polttoainetta kuluu noin 12 000 kuutiota vuodessa, kylmänä talvipäivänä menee yli 100 kuutiota päivässä. Vielä viime talvena voi-



malan yhteydessä oli vain 350 kuution varasto, mutta kesällä viereen valmistui vesitilavuudeltaan 7 000 kuution varasto, jonka käyttötilavuus on noin 3 500 kuutiota. Varaston avulla polttoaine säilyy kuivempänä ja sen toimittamista voidaan järjeistää. Esimerkiksi märän ja kuivan polttoaineen menekissä on helposti kolmanneksen ero.

Paikallisuus ja luotettavuus

– Kun tätä yhtiötä perustettiin, niin ajatuksena olivat nimenomaan paikallisuus ja luotettavuus. Nyt kaikki toiminta polttoaineen korjuusta verkoston rakentamiseen hyödyttää tätä seutua. Luotettavuus taas on tällä alalla erittäin tärkeää. Sen suhteen ei ole paljon pelivaraa, vaan lämpöä pitää pakkaspäivinä tuottaa, toteaa Vehmaa.

Airanteen Energian laitokset ovat enimmäkseen tuottaneet lämpöä viime talvena 3,1 megawatilla, joten kapasiteettia riittää vielä uusillekin asiakkaille. Kesällä hake-turvevoimala käy vain 300 kilowatin teholla ja öljyvoimala seisoo.

Simo Vehmaa lastaa N111:llä turpeen ja hakkeen seosta Airanteen Energian lämpövoimalaan.





Harri Tapanainen.



Harri Tapanaisen T190 kiertää maakuntaa hakettamassa metsänomistajien rankakasoja.

Asiakkaita on vajaat 30, kuten Urjalan kunta, seurakunta, teollisuuskiinteistöjä sekä rivi- ja kerrastaloyhtiöitä. Omakotitaloja ei asiakkaiksi vielä ole otettu. Yhtiön liikevaihto on yli puoli miljoonaa euroa.

– Verkoston laajentamisen lisäksi seuraava investointi on todennäköisesti savukaasupesuri. Sillä puhdistetaan savukaasut ja otetaan talteen piipusta menevää lämpöä niin, että kun savu on nyt 150-asteista, niin pesurin jälkeen se on 50-asteista. Tällä voidaan lisätä 10–15 prosenttia laitoksen tehoa.

Vehmaa hoitaa laitosta paljolti itse. Laitos on toiminut erittäin hyvin, mutta se vaatii toki säännöllistä tarkkailua, säätöä ja huoltoa. Vehmaa ruokkii lämpövoimalaitosta etukuormaimella varustetulla Valtran N111:lla. Samalla traktorilla tehdään myös peltotyöt Simo Vehmaan ja hänen veljensä Keijo Vehmaan viljapelloilla. Toisena traktorina veljeksillä on N101.

Haketta ja turvetta

Vesilahtelainen urakoitsija ja viljelijä **Harri Tapanainen** vastaa osaltaan haketuksista. Tapanaisella on kaksi Keslan hakkuria Valtran T-sarjalaisten perässä.

– Airanteen Energia on suurin yksittäinen asiakas, joka työllistää etenkin talvella. Paikal-

iset metsänomistajat ottavat yhteyttä Simoon ja hän ilmoittaa meille missä kasat ovat. Jonkin verran olemme myös ajaneet haketta voimalalle, kertoo Tapanainen.

Haketuspuolella Tapanaisella on 250–300 laskutusasiakasta, joista kolme on lämpövoimalaitoksia, loput lähinnä maataloja. Haketusta tehdään noin 80 kilometrin säteellä Vesilahden ympäristössä. Lisäksi Tapanainen levittää kalkkia, tekee kunnostusjyrsintää, kompostoi jätevesilietettä ja urakoi Vapolle Letonsuolla Forssassa. Tyypillisenä kesäisenä päivänä suolla työskentelee Tapanaisen traktoreista kaksi T190:tä ja 8550. Yksi T190 on hakkurin kanssa kiertämässä maakuntaa ja T202 Versu on maatilalla. Peltoa Tapanaisella on reilut 100 hehtaaria.

– Traktori on joustava ja monipuolinen työ-kone. Ainakaan näillä seuduilla ei ole yhden alan töitä tarpeeksi, vaan leipä on kerättävä monesta eri hommasta, sanoo Tapanainen.

Urakoitsija ja viljelijä **Antti Peltomäki** Punkalaitumelta puolestaan tuottaa turvetta Airanteen Energialle.

– Tällä 330 hehtaarin Isosuolla urakoidaan Vapolle, joten turvetta menee eri paikkoihin, mutta Airanteen Energia on yksi iso käyttäjä energiaturpeelle. Kauden tavoite on 185 000 kuutiota, josta 100 000 energiaturvetta, 70 000 ympäristöturvetta ja 15 000 palaturvetta. Turvetta korjataan kaikilla mahdollisilla menetelmillä eli imuvaunulla, hakumenetelmällä, mekaanisesti ja palaturpeena, kertoo Peltomäki.

Peltomäki on urakoinut turvesoilla jo 23 kesää, joista kolme Isosuolla. Suolla pörrää kymmenen traktoria, kaikki Valtroja. Aliurakoitsijoiden koneita on kuusi, Peltomäellä itsellään on kaksi T191:tä, T171, T170 ja 8950. Talvella Peltomäki levittää yhdellä koneella kalkkia, lisäksi hän urakoi kahdella kaivinkoneella.

– Turvekoneeksi suunnitellun 8400:n jälkeen olen ajanut vain Valtroilla. Valtralla on ylivoimainen varaosapalvelu ja huoltokin toimii hyvin, samoin varakonepalvelu. Turvetuotannossa ratkaisevat koneen suo-ominaisuudet sekä luotettavuus, sanoo Peltomäki.

■ **Tommi Pitenius**

Lapset lontoonbussilla traktoria koeajamaan

Lasten maatalousnäyttely syyskuussa Kauhavalla keräsi ennätykselliset 4 500 kävijää. Traktorien koeajorata oli yksi yleisön suosiokeista.

– Käännöksen tekeminen oli ajamisessa ehkä vaikeinta, sillä se ei käynyt ihan niin nopeasti kuin olin luullut, 8-vuotias **Miro Mäenpää** arvioi omaa koeajoaan Valtran sinisellä N-sarjalaisella.

Kun näyttely avasi porttinsa, syntyi traktorien koeajoradan viereen usean metrin mittainen jono. Monella lapsella oli ensimmäisen tilaisuus päästä oikean traktorin ohjaimiin.

– Ajatuksena oli järjestää lastentapahtuma, jossa lapset pääsevät aikuisten valvonnassa tekemään itse asioita, esimerkiksi vuolemaan puukolla tai ajamaan traktorilla, kertoi **Minna Mäkipernaa**, yksi tapahtuman parista sadasta ”kökkäläisestä”.

Lasten maatalousnäyttelyn järjesti Kauhavan Alakylän kyläyhdistys. Pääyhteistyökumppaneina tapahtumassa olivat Valtra, Etelä-Pohjanmaan Osuuspankki, OP-Pohjola ja Kauhavan kaupunki.

Näyttelyssä oli perinteiseen tapaan myös koneareena, kotieläinpiha sekä työnäytöksiä. Yksi vetonauloista oli Valtran S-sarjan traktori, joka on monelle tuttu puhelinoperaattorin mainoksestakin.

– Kyseessä on valtakunnallinen näyttely, jossa tehdään nykymaaloutta tutuksi lapsille. Sen vuoksi on tärkeää, että näytteillä on oikeita työ-koneita, **Ismo Kauppinen** Valtralta totesi.

Kauhavan keskustasta oli järjestetty ilmainen bussikuljetus – aidolla lontoonbussilla.



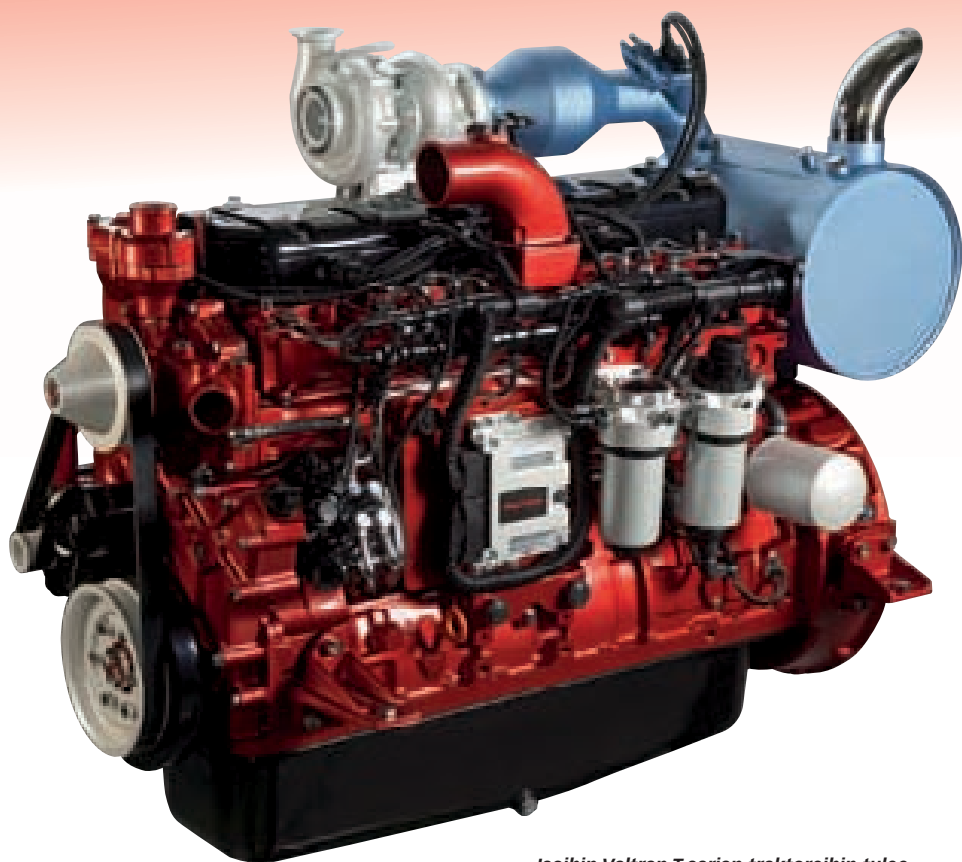
Älä sekoita talvi- ja kesädieseliä

Säiden kylmetessä on aika ajaa tilasäiliö tyhjäksi ja tilata säiliöön talvilaaatua. Talvi- ja kesälaidun polttoaineita ei kannata sekoittaa varsinkaan syksyllä. Pienikin määrä kesälaidun pilaa polttoaineen pakkasominaisuudet. Esimerkiksi 50 prosenttia kesälaidun talvilaidun seassa pudottaa polttoaineen suodatettavuuden –34 asteesta –25 asteeseen. Samepiste huononee vielä enemmän kuin suodatettavuus. Polttoaineen sekaan joutunut vesi tekee polttoaineesta käyttökeltotonta jo pienelläkin pakkasella.

Jos traktori pysähtyy polttoaineen jähmettymisen takia, kannattaa odottaa hetki, sillä moottorin lämpö voi sulattaa polttoaineen. Jos se ei auta, kannattaa tyhjentää vedenerotin ja vaihtaa suodatin. Polttoainejärjestelmää voi lämmittää, mutta ei avotulen avulla. Usein arktisen laadun tai talvilaidun sekoittaminen polttoainetankkiin parantaa seosta. Jos muu ei auta, niin traktori täytyy hinata lämpimään halliin.

SCR-moottori pienentää polttoaineenkulutusta

Uudet moottorit säästävät ympäristöä ja kukkaroa



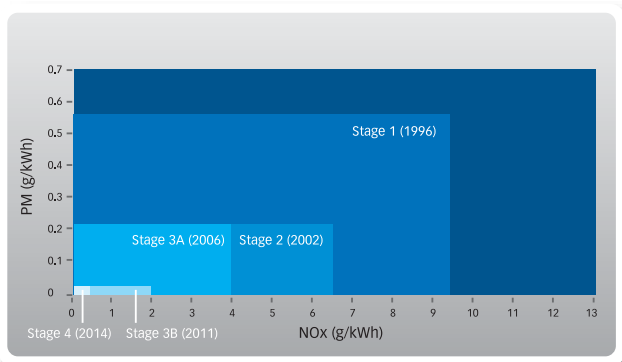
Isoihin Valtran T-sarjan traktoreihin tulee ensi vuonna SCR-järjestelmällä varustetut moottorit. Uusiin määräyksiin liittyy siirtymäaika, mikä mahdollistaa moottorin- ja traktorinvalmistajille joustavan siirtymisen uuteen tekniikkaan.

Viranomaiset Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa ovat jo vuosia sitten määränneet traktoreiden ja muiden työkonien valmistajille aikataulun, jonka mukaisesti niiden pitää pienentää typenoksidien ja pienhiukkasten päästöjä. Syy tähän on ymmärrettävä. Pienhiukkaset ovat suoraan vahingollisia terveydelle, typen oksidit puolestaan ovat syyppäitä savusuumuun ja happamiin sateisiin.

Valtra on valinnut SCR-tekniikan päästö määräysten täyttämiseksi. S-sarja oli maailman ensimmäinen traktori, joka oli varustettu tällä tekniikalla. S-sarjan myötä Valtra on saanut runsaasti kokemusta uudesta tekniikasta ja samalla asettunut työkonelalla ympäristön- suojelun eturiviin.

– SCR-tekniikka perustuu siihen, että polttoaine käytetään moottorissa mahdollisimman hyvällä hyötysuhteella ja päästöistä huolehditaan katalysaattorissa. Tämä mahdollistaa moottorin hyötysuhteen parantamisen verrattuna aiempaan tai kilpailevaan tekniikkaan, kertoo AGCO Sisu Powerin markkinointijohtaja Juha Tervala.

SCR-traktorissa diesel-polttoaine palaa sylinterissä mahdollisimman tehokkaasti. Ennen pakoputkessa sijaitsevaa katalysaattoria pakokaasujen sekaan ruiskutetaan AdBlue-ainetta, joka sisältää ureaa ja vettä. AdBlue reagoi katalysaattorissa typen oksidien kanssa muuttaen ne harmittomiksi yhdis-



Vuoden 2011 alusta alkaen yli 174-hevosvoimaiset traktorit saavat tuottaa korkeintaan 2 grammaa typenoksideja ja 0,025 grammaa pienhiukkasia per kilowattitunti. Vuonna 2014 typenoksidien määrä putoaa vielä 2 grammasta 0,4 grammaan. Tällöin työkonien typenoksidi- ja pienhiukkaspäästöt tulevat putoamaan vain 3 prosenttiin päästö määräyksiä edeltäneestä ajasta eli vuodesta 1996. Tämä valtava päästöjen vähentäminen vaatii investointeja sekä konevalmistajilta että koneiden käyttäjiltä.

teiksi. Lopulta pakoputken päästä tulee ulos lähinnä typpikaasua ja vettä. Hiilivetyjen ja häkäkaasun päästöt on minimoitu jo aiempien moottoriuudistusten yhteydessä. Hiilidioksidia muodostuu väistämättä kaikessa palamisessa, mutta SCR-moottorissa sitäkin muodostuu vähemmän, sillä polttoaineenkulutuskkin on pienempi.

SCR-tekniikkaa on käytetty jo vuosikymmeniä voimalaitoksissa. Kuorma-autoissa siitä on useiden vuosien kokemus ja järjestelmä on todettu varmatoimiseksi. Vuonna 2014 käyttöön tulevien pakokaasumääräysten myötä myös ne työkonemallit, jotka eivät vielä käytä tekniikkaa, tulevat ottamaan sen käyttöön.

Traktorin käyttäjälle SCR-tekniikka on vaivaton. Traktorin elektroniikka huolehtii järjestelmän toiminnasta. Kuljettajan täytyy vain tankata AdBlue-säiliö samalla tavalla kuin polttoainesäiliö tai tuulliasinpesunesteen säiliökin. Käyttäjän kannalta merkittävin asia lienee se, että SCR:n myötä traktorin polttoaineenkulutus pienenee noin 10 prosenttia verrattuna edelliseen moottorisukupolveen, riippuen kuitenkin traktorin mallista ja käyttöä säästö voi olla suurempi tai pienempi.

■ Tommi Pitenius



SCR-tekniikka (Selective Catalytic Reduction)

- Vähentää typenoksidien ja pienhiukkasten päästöjä
- Vähentää polttoaineenkulutusta noin 10 prosenttia
- Vähentää moottorin voiteluöljyn likaantumista
- Vähentää moottorin lämmöntuottoa
- Ei tarvetta erilliselle hiukkassuodattimelle
- Ei tarvetta johtaa pakokaasuja takaisin moottoriin

AdBlue-lisäainetta kuluu 3–5 prosenttia polttoaineesta

SCR-järjestelmä vaatii AdBlue-lisäaineen ruiskuttamista pakoputkessa sijaitsevaan katalysaattoriin. AdBluea kutsutaan etenkin Pohjois-Amerikassa myös nimellä DEF (Diesel Exhaust Fluid). AdBluen tulee täyttää DIN70070- ja ISO22241-standardit.

AdBlue sisältää 67,5 prosenttia vettä ja 32,5 prosenttia ureaa. Vaalea tai vaaleansininen liuos ei ole tulenarkaa tai ympäristölle vaarallista. Sen kuljetukseen tai säilytykseen ei liity erityisiä rajoituksia. AdBlue alkaa jähmettyä –11 Celsius-asteen lämpötilassa, mutta se jäätyy vasta oltuaan 24 tuntia alle –25 asteen pakkasessa. Jäätyminen ei vaikuta koostumukseen, vaan ainetta voi käyttää

sulamisen jälkeen. Jos ainetta valuu iholle, koneelle tai maastoon, niin aineen voi huuhtella vedellä pois.

AdBluea saa Valtran myyntipisteistä ja polttoainetoimittajilta mm. 10, 20, 200 ja 1 000 litran säiliöissä. Kätevä tapa on sijoittaa esimerkiksi 200 tai 1 000 litran säiliö polttoainetankin viereen. Kun AdBlue-tankissa on oma pumppu ja letku, käy AdBluen tankkaaminen kätevästi samalla kun polttoaineenkin. AdBluen puhtauden kanssa kannattaa olla vähintään yhtä tarkkana kuin polttoaineen puhtaudenkin kanssa, sillä epäpuhtaudet voivat tukkia järjestelmän tai vahingoittaa katalysaattoria.



Valtra kulkee myös biokaasulla

Valtra esitteli kesällä Borgeby Fältdagar-tapahtumassa Ruotsissa biokaasulla toimivan konseptitraktorin. Traktorissa on dual-fuel-moottori joka toimii joko pelkällä dieselillä tai dieselin ja kaasun seoksella. Biokaasukäytössä 70–80 prosenttia tehosta muodostuu kaasusta, mutta sylinteriin pitää ruiskuttaa myös pieni määrä dieseliä sytytyksen vuoksi.

N101-malliin perustuvassa traktorissa on 170 litran kaasusäiliö, joissa kaasua on 200 barin paineessa. Tämä kaasumäärä vastaa noin 30 litraa dieseliä. Biokaasutraktorin koeajoja ja kehittämistä jatketaan yhteistyössä useiden yhteistyökumppaneiden kanssa.



Valtra pienensi hiilijalanjälkeään

Valtra pienensi hiilijalanjälkeään yhteistyössä kuljetusyhtiö DHL:n kanssa. Valtran pikakuljetusten aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä vähennettiin viime vuoden elokuun ja vuoden lopun välisenä aikana 270,16 tonnilta. Kampanjaa on jatkettu myös sen jälkeen. Kampanja koskee Valtran pikarahteja eli lähinnä kansainvälisiä varaosakuljetuksia.

Valtra osallistui ensimmäisenä suurena teollisuusasiakkaana Suomessa DHL:n GoGreen-ohjelmaan. Ohjelmassa DHL pienensi hiilidioksidipäästöjä monin tavoin, kuten uusimalla lentokonekalustoaan ja reittejään. Vähennysten jälkeen Valtran pikarahteista kertyneet 270 tonnin päästöt kompensoitiin täysimääräisesti istuttamalla puuntaimia metsähallituksen maalle Padasjoella viime kesänä.

VALTRA

Power Partner



ETSIMME

**NYT VALTRAN JOUKKUEESEEN KOLMEA
KENTÄLLISTÄ (15) PELIMIESTÄ JYPIN KAATOON.**

Tulossa 18.12.2010
**VALTRA-JYP
KIEKKOKOULU**
7-12 vuotiaalle
tulevaisuuden haastajille

HUIPPUOTTELU Kotimaisen Valtran Omistajat vs. JYP pelataan Jyväskylässä Synergia-areenalla **torstaina 16.12.2010 KLO 15.00.** JYPin joukkue koostuu SM-liigapelaajista, joten kovatasoinen ottelu on luvassa. Ensimmäisten 15 pelaajan kanssa kirjoitamme pelisopimuksen 16.12. otteluun sekä jälkipeleihin.

Ilmoittautuminen sähköpostilla arja.pihlajasaari@valtra.com tai puhelimitse 040 751 7925



Valtra
Suomesta. Suomeksi. Suomalaisille.

AGCO
Your Agriculture Company

Valtra on AGCO-yhtymän kansainvälinen tuotemerkki

2841 km

Italialainen viljelijä ajoi Valtransa tehtaalta kotiin

Italialainen maitotilallinen Vladi Peresson oli kuullut, että Valtran tehtaalla Suolahdessa valmistetaan traktoreita asiakkaan tilauksen mukaisesti ja että asiakkaat ovat tervetulleita tehtaalle. Kun Vladi Peresson päätti hankkia Valtra N142 Versun, oli itsestään selvää, että hän halusi myös ajaa sen tehtaalta kotiin.

– Traktorin ajaminen Euroopan halki on mukava seikkailu ja samalla näkee maailmaa, kertoi Vladi Peresson.

Vladin isä Claudio hoiti maitotilaa Pohjois-Italian Arta Termessä sillä välin kun Vladi haki traktorin Suomesta. Vladin lisäksi matkalla olivat mukana sisko Daniela, paikallinen Valtra-jälleenmyyjä Guido Ortis, Peressonin perheen

ystävät Paolo Stroili, Peter Stefanutti, Mirco Gigliani ja Elena Bressani sekä AGCO Italian Valtra-tuotepäällikkö Franco Scorsi. Kuljettajina vuorottelivat muut matkalaiset Daniela ja Elena lukuun ottamatta. Seurue liikkui matkailuautolla, jossa lepovuorossa olleet saattoivat nukkua.

Matka alkoi Suolahdesta elokuun toisena päivänä kello 11.30. Traktorissa oli 40 km/h -voimansiirto, sillä Italian laki ei salli 50 km/h kulkevaa traktoria. Reitti kulki Viron, Latvian, Liettuan, Puolan, Tshekin, Slovakian, Unkarin ja Itävallan kautta Italiaan. Matkan varrella he pysähtyivät mm. Valtran maahantuoja ja jälleenmyyjien luona sekä Puolan maataloustuottajien keskusliiton toimistossa. Haastatteluja annettiin

Matkaa taittoi kahdeksan hengen seurue: Franco Scorsi, Vladi Peresson, Daniela Peresson, Elena Bressani, Mirco Cigliani, Peter Stefanutti, Paolo Stroili ja Guido Ortis.



Matka taittui ohjaamojousituksen ja hiljaisen ohjaamon ansiosta mukavasti.

yhteensä useita kymmeniä niin lehdille, televisioon kuin radioonkin. Ryhmä sai myös runsaasti kannustusta matkan varrella niin maanviljelijöiltä kuin autoilijoiltakin. Lisäksi Peressonit keräsivät matkan aikana useita tuhansia euroja avustusrahaa latvialaiselle Kopa ar mums -säätiölle, joka ylläpitää lastenkotia ja orpokotia.

Viimeinen 140 kilometrin etappi Itävallan rajalta kotiin sujui naapureiden ja tuttavien muodostaman traktorikulkueen kärjessä. Kaikkiaan matkaa kertyi 2 841 kilometriä ja aikaa kului seitsemän päivää. Polttoainetta kului 1 090 litraa eli keskimäärin 14,5 litraa tunnissa. Varsinaisia ajotunteja kertyi 75. Traktori toimi moitteettomasti ja sen ajomukavuus keräsi kehuja.

– Näimme paljon paikkoja ja tapasimme mukavia ihmisiä matkallamme Euroopan halki. Nyt loma on ohi meiltä kaikilta ja työt uudella traktorilla voivat alkaa, sanoi Daniela Peresson perillä Arta Termessä.

■ Tommi Pitenius



EcoPower

Polttoainetta säästävää painike

Maanviljelijät pyrkivät jatkuvasti löytämään keinoja kulujen karsimiseksi. Vuonna 1998 Valtra julkisti ensimmäisenä valmistajana traktorin, jossa oli polttoainetta säästävää toiminto. Kyseessä oli kuusisylinterinen ValtraValmet 8350 EcoPower (135 hv / 1 800 r/min, 650 Nm / 1 100 r/min). Tätä mallia myytiin 3 500 kappaletta maailmanlaajuisesti. Vuonna 2001 esiteltiin nelisylinterinen Valtra EcoPower 6750 (105 hv / 1 800 r/min, 530 Nm / 1 150 r/min), jota myytiin 4 500 kappaletta. Nämä traktorit on sittemmin korvattu nelisylinterisillä N-sarjan (124 hv) traktoreilla ja kuusisylinterisillä T-sarjan (173 hv) traktoreilla.

AGCO Sisu Power -moottori

Yksi syy matalakierroksisten traktorien kehittelyyn oli sitkeä ja luotettava AGCO Sisu Power -moottori, jota käytetään Valtran traktoreissa. Sisu-moottorit ovat erittäin kestäviä ja luotettavia. Lisäksi moottoreissa on suuri vääntömomentti ja pienet huoltokustannukset. Tarkoituksena oli laskea tehokkaimman välijäähdyttimellä varustetun moottorin kierrosnopeus 2 200:sta 1 800:een. Koska matalakierrosmoottorissa on suuri vääntömomentti ja suhteellisen pienilläkin nopeuksilla ja laajalla kierrosalueella, sen kuormitus ja kuluminen vähenevät.

Kaksi traktoria yhdistettynä

Itse asiassa kyseessä on traktori, johon on yhdistetty kaksi eri traktoria. Yksi EcoPowerin



EcoPower-kytkin – Yksinkertaisen painikkeen ansiosta polttoainetta säästyy 10–15 prosenttia.

ominaisuuksista on, että kuljettaja voi vaihdella taloudellisen Eco-tilan ja tavallisen Power-tilan välillä. Valtra on myynyt maailmanlaajuisesti yli 5 000 EcoPower-mallia viimeisten seitsemän vuoden aikana. Kun EcoPower-mallia käytetään Eco-tilassa, polttoainetta säästyy 10–15 prosenttia. Keskimääräinen männän nopeus on 20 prosenttia matalampi verrattuna tavalliseen moottoriin. Märkien sylinteriputkien ja välijäähdytyksen ansiosta Sisu Power -moottorit säilyvät käyttökuntoisina entistään pidempään.

Albert de Kleine (Heteren, Hollanti)

on käyttänyt Valtra T151 EcoPower -traktoria marraskuusta 2007 asti.

– Olemme erittäin tyytyväisiä traktoriimme. Käytämme sitä paljon kesät talvet, keskimäärin 70–80 tuntia viikossa. Koska käytämme traktoria näin paljon, mielestämme on erittäin suuri etu, että siinä on painike polttoaineensäästöä varten. EcoPower-tila on melkein aina

Gerrit van de Werff on taloudellinen kuljettaja. Hänellä on Valtra N111 EcoPower -traktori, ja hän pitää aina Eco-tilan päällä.

päällä, ja siten voimme säästää polttoainetta 10–15 prosenttia. Käytämme traktoria metsätöihin. 163 hevovoiman ansiosta se on erittäin tehokas traktori. Lastuamme puuta (muun muassa vahvaa poppelia) ja suoritamme kantojyrsintöjä asiakkaillemme ympäri Alankomaita. Kun suoritamme varstausta, kytkemme Eco-tilan pois päältä.

Gerrit van de Werf (Creil, Hollanti)

on käyttänyt Valtra N111 EcoPower -traktoria nyt kaksi ja puoli vuotta.

– Olen erittäin tyytyväinen traktoriini. Jälleenmyyjäni Offringa mainitsee aina, että olen taloudellisen kuljettaja tällä alueella. Käytän Valtra N111 -traktoria tulppaanien ja miekkaliljojen kuljettamiseen sekä kyntämiseen ja moneen muuhun tarkoitukseen. Traktori kuluttaa keskimäärin 7–9 litraa polttoainetta käyntinopeudelle 1 300–1 400 r/min.

Ennen kuin ostin Valtra N111 EcoPower -traktorin, minulla oli Valtra EcoPower 6750. Käytin traktoria tyytyväisenä viisi vuotta. Suurin etu Valtran traktoreissa on tilava ohjaamo, jonka mukavuuteen ja toimintoihin on voinut luottaa viime vuosina. Pidän taloudellista ajamista ikään kuin pelinä. Kun kaasupolkimen



päästää hiukan ylös, jarruttaa ajoissa ja sitten kiihdyttää kevyesti uudelleen, voi säästää paljon polttoainetta ja luonnollisesti rahaa. Traktori myös kestää pidempään.

Bernd ja Florian Hillen (Essen, Saksa)

ovat käyttäneet T140e-traktoria maitotilallaan. Heillä on 100 lypsylehmää, 120 nuorkarjaa ja kaksi isoa sikalaa. Isä ja poika päättivät ostaa Valtran T140e-traktorin jälleenmyyjänsä Helmut Backhausin suosituksesta. Ennen traktorin ostoa Florian kokeili traktoria monissa tilan töissä. Hän oli tyytyväinen huomattaessaan, että traktorin suorituskyky oli ensiluokkainen, sen moottori oli tehokas ja rakenne vahva ja että tilavasta ohjaamosta oli hyvä näkyvyys joka puolelle.

– Valtran T140e-traktori suoriutuu töistä helposti pienillä kierrosluvulla, jotka harvoin ylittävät 1 200 käyntikierrosta. Sitä suurempaa kierroslukua ei tarvitakaan. Kerromme jatkuvasti harjoittelijoille, miten voidaan saavuttaa samat tehot ja vetovoima pienemmällä kierroksilla. Kokeilimme maissinkylvöä etupakkerin kanssa. Se sujui hienosti etenkin hiekkaisella maaperällä. Traktori kulutti 9,8 litraa polttoainetta 1 400 käyntikierroksella ja 540 kierroksella, Florian kertoo.

Florian perustelee yksinkertaisella matematiikalla, miksi hän suosittelee EcoPower-traktoria.



Albert de Kleine käyttää traktoria erittäin paljon. Hän säästää kuluissa huomattavasti vain painamalla yksinkertaisesti Eco-painiketta.

– Normaalikäytössä traktori kestää 10 000 tuntia. Kun käytät traktoria, joka kuluttaa tarpeettoman paljon polttoainetta, menetät rahaa. Jos esimerkiksi ostat traktorin, joka kuluttaa neljä litraa enemmän kuin Valtra-traktori, keskimääräisen käyttöiän aikana joudut käyttämään 40 000 litraa enemmän polttoainetta.

– Jos polttoaine maksaa 1,13 euroa litra, menetät 40 000 euroa. Se on tietysti sääli. En halua ajaa traktoria vain hovin vuoksi vaan haluan tienata sillä rahaa. Siksi minä ajan Valtralla.

■ Annelies Bakker
Kuvat: Annelies Bakker

Uusi apumiehenistuin N- ja T-sarjoihin

N- ja T-sarjan traktoreihin on tarjolla uusi apumiehen istuin. Istuin on selkänöjällinen, viranomaismääräykset täyttävä ja turvavyöllä varustettu mukava istuin. Istuin on samankaltaista helppohoitoista ja kestävä materiaalia kuin aiempi aputaso.

Uusi istuin on kiinnitetty samanlaisilla kiinnikkeillä kuin aputaso, joten vanhaan traktoriin voi halutessaan vaihtaa mukavamman istuimen. Toisaalta uuteenkin traktoriin saa halutessaan aputason, joka vie vähemmän tilaa kuin uusi istuin.



N-sarjaan teräksinen polttoainetankki

N-sarjan erinomaisia metsäominaisuuksia voi nyt täydentää teräksisellä polttoainetankilla. Tehdasasenteisen tankin tilavuus on 150 litraa ja se tarjoaa hyvän suojan teräviä oksia, kantoja ja kiviä vastaan. Polttoainetankki on traktorin vasemmalla puolella ja siihen kuuluu työkalulaatikko. Polttoainetankki ei pienennä traktorin maavaraa.

Uusi terästankki on saatavissa N-sarjan Versu- ja Direct-malleihin. HiTech-malleissa polttoainetankki on teräksisen välirungon suojassa kuten aiemminkin. Terästankilla varustettu Direct on ensimmäinen metsäkäyttöön soveltuva portaaton traktori, johon on lisäksi saatavana mm. ajovoiman ulosotto vetäviä peräkärriä varten, metsäohjaamo, TwinTrac-taakseajolaite, turbiinikytkin, metsärenkaat, 160 litraa minuutissa tuottava hydraulikka, kapeat takalokasuojat, suojatut metsävanteet ja monia muita metsäkäyttöön suunniteltuja ominaisuuksia.

Eco-tila	Power-tila
<ul style="list-style-type: none"> Nimellisaika 1 800 r/min Polttoainesäästöt jopa 10 % Hiljaisempi käyntiääni Pienempi männän nopeus, pidempi käyttöikä Erittäin korkea vääntömomentti jo pienillä kierroksilla 	<ul style="list-style-type: none"> Mahdollistaa lisätehoiminnon Nimellisaika 2 200 r/min Transport Boost -lisäteho 11 hv (8 kW) Huippunopeus 50 km/h tai 40 km/h EcoSpeed mahdollinen 1 000 r/min voimanotto
<ul style="list-style-type: none"> Maanmuokkaukseen Yleistöihin Vaihteleviin töihin Voimanottoa hyödyntäviin töihin nopeudella 540 r/min 	<ul style="list-style-type: none"> Raskaisiin voimanottoa hyödyntäviin töihin Suuriin nopeuksiin Korkeaa hydraulikkaan tuottoa vaativiin töihin



Jürgen Bongard on hakettanut S352:lla lähes tuhat tuntia

Saksalainen Jürgen Bongard on urakoinut S352:lla vajaat tuhat tuntia ja pitää sen parhaina puolina SCR-moottorin pientä polttoaineenkulutusta ja tehoa. AdBluen kulutus on arvioitua pienempää ja tankkaaminen helppoa.

SCR-tekniikka säästää valtavasti polttoainetta

Sauerland Saksan luoteisosassa, Ruhrin teollisuusalueen eteläpuolella, on kuuluksia metsistään, vuoristaan ja laajoista erämaistaan. Tänne tulevat turistit talvisin laskettelemaan, hiihtämään ja laskemaan kelkalla, kesällä taas patikoidaan alueen metsissä. Seudun maatalouskin pyörii vahvasti metsien ympärillä.

– Olen hakettanut S352:lla nyt 1 000 tuntia ja polttoaineensäästö verrattuna aiempiin traktoreihin on huomattava. Polttoainetta kuluu vähemmän kuin koskaan ennen, vaikka uudessa traktorissani on paljon enemmän tehoa kuin vanhassa, kertoo urakoitsija Jürgen Bongard.

Bongard hakettaa puuta erilaisille asiakkaille reilun sadan kilometrin säteellä kotikylänsä Neuenrade-Blintorpin ympäristössä. Tunteja traktoriin kertyy vuodessa reilut 2 000, mutta viime talvena runsas lumi haittasi urakointia niin, että tuntimäärä jäi normaalia pienemmäksi. Asiakkaat ovat tyypillisesti seudun metsänomistajia ja yhden urakan keski-ko on 100–3 000 kuutiota haketta.

– Olen tehnyt tätä 15 vuotta, joista 10 vuotta päätoimisesti. Koskaan en ole mainostanut yritystäni, ellei mainostamiseksi lasketa sitä, että teen työni laadukkaasti ja tehokkaasti.

Alun perin haketuslalla ei ollut paljon kilpailua, mutta nyt apajille on tullut muitakin yrittäjiä. Yksi Bongardin etu on se, että hän on keskittynyt haketukseen. Moni kilpailija pitää ohessa maatilaa tai esimerkiksi auroja lunta. Bongard pystyy tarjoamaan asiakkaille joustavuutta, eivätkä esimerkiksi lehmiä poikimiset tai lumisateet muuta haketusajankautta.

– Aloitin haketuksen osa-aikatyönä. Aluksi kone oli pieni käsin syötettävä. Sitten koneina on ollut erilaisia traktoreita ja kuorma-autoja. Vuodesta 2000 alkaen olen tehnyt tätä päätoimisesti. Valtra S352 on paras traktori, mitä minulla on tässä työssä ollut, sanoo Bongard.

S352:n ja Jenz-hakkurin kokonaispaino on 26 tonnia. Yhdistelmän kapasiteetti on sellainen, että Bongard jättää useimmissa tapauksissa kuljetuksen suosiolla asiakkaan vastuulle tai kutsuu mukaan kuljetusalan yrittäjän. Kun haketta syntyy jopa 100 kuutiota tunnissa, täytyy kuljetusketjun olla kunnossa.

Sitkeä moottori

Erityisesti S352:n moottori kerää kehuja. Moottori on tietenkin tehokas ja vääntävä, mutta myös erittäin sitkeä eikä se tukehdu kovassakaan kuormituksessa. Polttoainetta kuluu noin 400 litraa kymmentuntisen työ-



Jürgen Bongard on pitkän linjan hakeurakoitsija. Takana on 15 vuotta urakointia, nykyinen tahti on 2 000 tuntia vuodessa.

päivän aikana, mitä Bongard pitää erinomaisena saavutuksena.

– AdBluea kuluu yllättävän vähän, noin prosentin verran polttoaineen kulutuksesta. Ihmettelin kun ainetta ei kulunut enempää, jolloin jälleenmyyjäni Hubertus Krengel tutki traktorin. Kaikki oli kunnossa, eli AdBluea ei kuulukaan kulua sen enempää näissä olosuhteissa, kertoo Bongard.

Bongardilla on traktorivajassa vierekkäin diesel-säiliö ja tuhannen litran AdBlue IBC-säiliö. AdBlue-säiliössä on sähköinen pumpu, jolla traktorin säiliö on kätevä täyttää aina polttoainetankkauksen yhteydessä.

– AdBlue on helppo tankata samalla kuin polttoaine. Tuhannen litran säiliö riittää pitkään, se tarvitsee täydentää vain muutaman kerran vuodessa. Tilaan AdBluen samasta paikasta kuin polttoaineen. Kumpikin tulee yhdellä puhelinsoitolla seuraavana päivänä: vanha AdBlue-säiliö katoaa ja uusi tulee tilalle. Helpompaa ei voi olla, toteaa Bongard.

■ Tommi Pitenius



S-sarja on luokkansa polttoainepihein

S-sarja kuluttaa jopa 17 prosenttia vähemmän dieseliä

Valtran S-sarjan ja AGCO:n vastaavan traktorin polttoaineenkulutusta on tutkittu viime aikoina useissa tutkimuksissa. Vertailujen mukaan S-sarja kuluttaa vähiten polttoainetta kokoluokassaan.

Nebraskan yliopiston tekemässä testissä S-sarjalaista (vastaavaa AGCO DT -traktoria) verrattiin viiteen kilpailevaan traktoriin eri hevosvoimaluokissa. Kilpailijatraktoreissa oli sekä pikavaihteella että portaattomalla voimansiirrolla varustettuja malleja.

S-sarjan polttoaineenkulutus oli aina alhaisin riippumatta teholuokasta tai kilpailijasta. Valtran polttoaineenkulutus oli 3,8–17,2 prosenttia pienempi kuin parhaalla kilpailijalla. Tulokset olivat johdonmukaisia, eli Valtra kulutti polttoainetta vähiten ja yleensä kilpailijatraktoreiden järjestys oli sama hevosvoimaluokasta riippumatta.

Vertailussa mitattiin polttoaineenkulutus grammoina per tuotettu kilowattitunti, mitattuna voimanulosotosta. Testissä ei huomioitu S-sarjan SCR-moottorin vaatiman AdBluen kulutusta. AdBluen kulutus on 0,1–4 prosenttia polttoaineenkulutuksesta. Koska AdBluen hinta on suunnilleen sama kuin dieselin, ei AdBluen ottaminen huomioon muuta tutkimuksen kokonaistulosta.

SCR-tekniikka säästää rahaa

Valtran S-sarja oli maailman ensimmäinen traktori, joka oli varustettu SCR-tekniikalla (Selective Catalytic Reduction). SCR-tekniikka vähentää pakokaasupäästöjä huomattavasti.

Tekniikkaa on käytetty jo vuosia kuorma-autoissa. SCR-järjestelmä ruiskuttaa pakokaasuihin urea-pohjaista nestettä, minkä jälkeen pakokaasu johdetaan katalyysaattoriin. Katalyysaattorissa typpioksidi muuttuu harmittomiksi vedeksi ja typeksi.

Noiin kymmenen prosentin polttoaineen säästö tarkoittaa isoa rahansäästöä. Riippuen käyttötunneista ja tehdystä työstä vuotuiset S-sarjan polttoainekulut ovat tyypillisesti vuodessa useita tuhansia euroja pienemmät kuin kilpailevilla traktorimerkeillä ajettaessa.

Saksalaisessa testissä 16,6 prosenttia pienempi polttoaineenkulutus

Arvostettu saksalainen maataloustekniikan tutkimuslaitos DLG (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft) testasi MF 8600 -sarjan

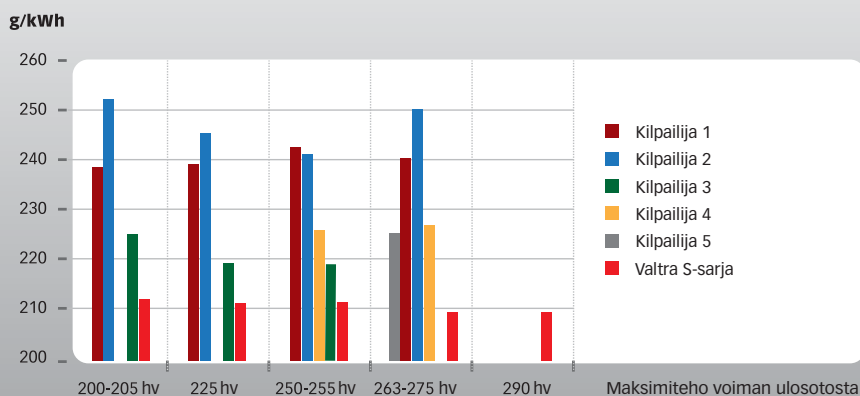
traktorin, joka vastaa Valtra S-sarjaa. Traktorille mitattiin kaikkien aikojen pienin polttoaineenkulutus. Työtehtävästä riippuen polttoaineenkulutus oli 10–20 prosenttia pienempi kuin muilla tutkituilla traktorimerkeillä. Keskimäärin polttoaineenkulutus oli 16,6 prosenttia pienempi kuin vastaavankokoisilla kilpailijoilla.

Testeissä traktorilla tehtiin monenlaisia peltotöitä sekä täydellä teholla että 60 prosentin teholla. Polttoaineenkulutusta mitattiin sekä litroina per hehtaari että grammoina per kilowattitunti.

Ylipäättään traktoria ylistettiin testissä. Erityisesti voimansiirto, avara ohjaamo ja etunostolaitteen teho keräsivät kehuja.

■ Tommi Pitenius

S-sarjan polttoaineenkulutus verrattuna kilpailijoihin



Yksilöllisiä traktoreita yksilöllisiltä teki

Traktorintekijät esittelyssä

Katja Laitinen ottaa traktorin vastaan, kun se tulee ulos kokoonpanolinjan keskellä sijaitsevasta maalaamosta. Seuraavan vajaan 20 minuutin aikana Katja tekee traktorille monia asioita. Hän poistaa maalaamossa tarvittut suojukset, rasvaa kaikki nipat ja asentaa käsijarrusylinterin. Ohjaamon alle tulee kiinnityspuslat ja melua vaimentavaa mattoa.

Kokoonpanolinjan loppupää, jossa Katja työskentelee, on kesällä uudistettu täysin. Kyseisessä traktorissa tarvittavat osat tulevat automaattivaunulla osavarastosta valmiiksi keräiltynä, juuri asiakkaan tilauksen mukaan. Katjan ei enää tarvitse itse keräitä osia, vaan ne tulevat hänelle valmiina, mikä vähentää virheiden mahdollisuutta ja tehostaa työntekoa.

Katja asuu parinkymmenen kilometrin päässä tehtaalta. Vapaa-ajallaan Katja poimii syksyisin marjoja metsässä.



Ville Suihkonen työskentelee tuotekehityksessä jarrujen, etuakseleiden ja ohjausjärjestelmien parissa. Työhön kuuluu paljon esimerkiksi neuvottelua alihankkijoiden kanssa sekä komponenttien ja järjestelmien vaatimusten määrittelyä.

Vapaa-ajallaan Ville vierailee usein kotitalallaan 80 kilometrin päässä Suolahdesta. Serkkü viljelee kahden lypsyrobotin ja 120 lehmän tilaa. Väliillä Ville ottaa mukaansa jonkun testattavan traktorin tuotekehityksestä. Tilalla on varsinaisina traktoreina T170, M150, 6800, 2105 ja 705.

Viljelyharrastuksen lisäksi Ville pelaa lentopalloa kakkos-sarjassa.

Martti Peura koneistaa suunnanvaihajan, etuvaihteen, voimanulosoton ja pikavaihteen koteloiden sekä akseliputkia. Työtä tehdään kolmessa vuorossa aamuisin, iltaisin ja öisin. Kotelomaiset osat kiinnitetään koneistus-jugeihin ja syötetään automaattisen FMS-koneistuskeskukseen uumeniin. FMS koneistaa valuosan valmiiksi neljässä eri koneistuskeskuksessa ja mm. tarvittaessa pesee sen. Martti on työskennellyt voimansiirtotehtaalla jo 36 vuotta.

Vapaa-ajallaan Martti harrastaa metsästystä ja ajokoirien kasvattamista. Hän kiertää mm. tuomarina ajokoirakokeissa.



jöiltä



Jussi Puttonen pakkaa ulkomaille lähteviä varaosälähetysksiä. Kollegat keräävät tilaukset varastosta ja tuovat ne Jussille ja muille pakkaajille. Osälähetysksiä lähtee päivittäin ympäri maailmaa.

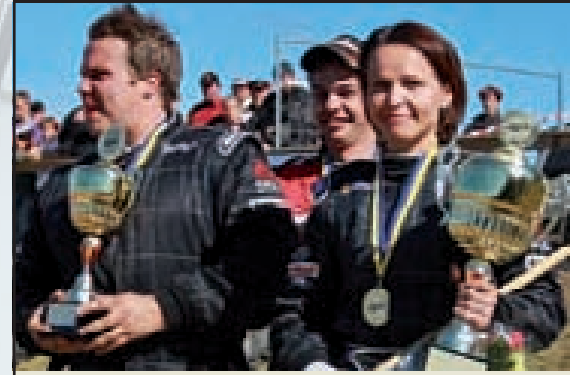
Sivutyönään Jussi viljelee 32 hehtaarin kasvinviljelytilaa Laukaassa. Pelloilla viljellään nurmea sekä viljoja. Nurmen Jussi myy pystyyn lähiseudun karjatilallisille. Lomilla ja viikonloppuisin Jussi muokkaa maan, kylvää, pui ja kuivaa viljat. Vuodessa Valmet 565-nelivetoon tulee muutama sata tuntia. Metsää tilalla on 37 hehtaaria. Viljelijätausta auttaa ymmärtämään asiakkaiden tarpeet myös varaosapalvelussa.

– Ymmärtää sen, että pikälähetystä tarvitaan jossain päin maailmaa todella kipeästi, Jussi toteaa.

Jussin perheeseen kuuluu Elina-vaimo ja 2-vuotias tytär Iida.

Kim Kytöpuro asentaa tiimin jäsenenä kokoonpanolinjan alkupäässä asiakkaiden tilaamia lisävarusteita. Suurin osa työstä on paineilmalaitteiden asennusta. Osakokoonpano tehdään valmiiksi linjan sivussa, mutta varsinaista asennustyötäkin tehdään linjalla useassa eri vaiheessa, sillä esimerkiksi paineilmajarrut ja paineilmatoiminen T-sarjan Aires-etukselin jousitus täytyy asentaa hieman eri kohdissa linjaa. Lisäksi Kim asentaa myös etuvoimanulosottoja.

Kim asuu maaseudulla kymmenen kilometrin päässä tehtaalta. Kotona Kimillä on 4-, 5- ja 8-vuotiaat pojat. Hänen vaimonsa työskentelee myös Valtralla varaosissa. Kim on jo pienestä pitäen ollut kiinnostunut vanhoista amerikanautoista. Nyt ajossa on entisöity Chevrolet Impala vuosimallia 1960, työn alla on Impala vuosimallia 1975 ja jonossa on muutama muu projekti odottamassa aloittamista.



Johanna voitti Euroopan mestaruuden

Valtra Shell Pulling Teamin ajaja **Johanna Herlevi** voitti tractor pullingin Pro Stock -luokan Euroopan Mestaruuden syyskuussa Ruotsin Hörbyssä. Tiimin menestyksen kruunasi veli **Matti**, joka sijoittui kolmanneksi. Hopeamitali meni puolestaan hollantilaisen Next Sensation -tiimin Valtralle.

Euro cupissa voiton korjasi hollantilaistiimin Valtra Next Sensation, joka voitti myös Hollannin mestaruuden. Valtra Shell Pulling Teamin traktoreiden loppukiri jäi hieman vajaaksi, kun kauden viimeinen osakilpailu jouduttiin perumaan saateen vuoksi. Sigma Power sijoittui neljänneksi, Caesar kuudenneksi ja Doris kahdeksanneksi.



Uusi kohtaamispaikka Valtra-faneille avattu

Valtra on avannut uuden yhteisöllisen www-palvelun kaikille Valtran omistajille ja faneille. Palvelun tavoitteena on yhdistää Valtra-fanit ympäri maailmaa. My Valtra on paikka, jossa jaetaan tarinoita, kuvia ja videoita eri ympäristöistä, tilanteista ja maista, joissa ihmiset tekevät töitä Valtrojensa kanssa.

Palvelussa voit kertoa itsestäsi, toistasi, koneistasi ja tilanteista, joissa olet Valtralla ollut ja jakaa kokemuksesi muiden käyttäjien kanssa. Voit lukea muiden Valtra-henkisten ihmisten tarinoita ja kokemuksia sekä katsella heidän kuviaan sekä kommentoida ja antaa arvosanasi tarinoista. Palvelun käyttöliittymänä toimii maailman kartta, josta näet mistä päin maailmaa Valtra-fanit tulevat.

Kaikki ennen vuoden loppua rekisteröityneet Valtra-fanit ovat mukana palkintojen arvonnassa. Rekisteröidy nyt, kerro tarinasi ja ole mukana rakentamassa yhteistä Valtra-maailmaa.

www.myvaltra.com



*”Minä olin täällä ensin!”
Lokan kylään menevällä
tiellä törmää aika ajojn
poroihin. Autoilija on
väistämismelvollinen.*

Lokkalainen Raimo Mattila on esimerkki maaseudun monialaryrittäjästä, jonka traktorin pitää taipua erilaisiin askeleisiin. Työparikseen hän valitsi Valtra N92 HiTechin. Poronhoitotöiden lisäksi työväline palvelee erilaisissa urakointitöissä ja jopa kalastusveneen kuljetuskalustona.

– Keväällä traktori on apuna perinteisissä kylvötöissä, ja kesällä työllistää tämä venepuoli, Raimo Mattila kertoo ja seuraa kalastusveneen laskeutumista Lokan tekojärven kristallinkirkkaille laineille.

Sodankylän Lokan kylässä asuva Mattila on paitsi porotilallinen, myös koneurakoitsija ja matkailuyrittäjä. Traktorilleen hänellä on lähes yhtä monta käyttötarkoitusta, mitä Lapissa on yöttömiä kesäöitä.

Osa Mattilan perheen leivästä tulee turismista. Lokka on suosittu patikointikohde luontomatkailijoiden keskuudessa ympäri Eurooppaa, sillä kylä sijaitsee kuuluisan Urho Kekkonen kansallispuiston kupeessa.

Yritystoimintaa vuodenaikojen mukaan

Ympäri vuoden Mattilat vuokraavat ja välittävät mökkejä Lapin luontoon tuleville patikoijille,

Raimo Mattila – poromies, joka vuokraa Tunturien juurella

kalastajille, metsästäjille, sienestäjille ja marjastajille. Tarvittaessa majoituspalveluihin liitetään ruokailu-, kuljetus- ja opaspalveluita. Esimerkiksi kalastajille Mattila tarjoaa opastusta ja veneretkiä kylän läpi virtaavalla Luuro-joella.

Traktorille on kesän ja syksyn matkailuseurakien aikana käyttöä. Sen avulla Mattila vie vuokramökeille saunapuita ja kuljettaa kalastusvenettä vesistöstä toiseen sen mukaan, haluaako turisti päästä kansallispuiston patikointireitille vai uistella Pohjolan valkeassa kesäyössä.

Keväällä ja syksyllä, kun poronhoitovuoden kiireisimmät ajat ovat ohi tai vasta tuloillaan, Mattila suuntaa traktorillaan metsätöihin. Talvisin porojen vaeltaessa talvilaitumillaan Suomen ja Venäjän rajan erämaissa hän taas tekee 101-hevosvoimaisella vetojuhdallaan tienhoitourakointia. Lisävarusteina Mattilalla on lumilingon lisäksi kärkiaura ja kauha.

– Olen metsäyhtiöiden ja muutamien mökinomistajien kanssa sopinut muun muas-

sa siitä, että pidän talvisin tiet auki, hän selvittää.

Tien auraaminen ei pohjoisilla eveysasteilla ole aivan pikkujuttu, sillä tiet ovat kapeita, lumimäärät suuria ja korkeuserot huomattavia.

– Jyrkissä nousuissa neliveto on tarpeen. Hyvä puoli traktorissa on, että nelivedon pysyy pistämään päälle myös koneen liikkussa, hän sanoo.

Etukuormaaja ja turbiinikytkin ahkerassa käytössä

Monipuolisesta yritystoiminnastaan huolimatta Mattila on pääasiassa poromies. Porotilallinen elää vuodenaikojen rytmissä, mikä tarkoittaa, että työtehtävät vaihtuvat vuodenvaihtumien mukaan.

– Poronhoitovuosi alkaa kesäkuun alussa. Juhannuksesta alkaa kevättalvella syntyneiden vasojen merkitys, mikä kestää kahdesta kolmeen viikkoa. Kesällä korjataan myös heinä poroille talven lisärehuksi. Alkusyöksyllä aloitetaan poroaitojen korjaustyöt, jotta ne

Lapissa etäisyydet ovat pitkiä ja maaston korkeuserot suuria. Nelivedon avulla ajo sujuu ongelmitta jyrkimmissäkin rinteissä.





Poronhoitovuosi määrää poromiehen työajat. Keskikesällä tehtävä vasojen korvamerkitys on parin viikon intensiivinen työrupeama.

mökkejä ja opastaa turistik Lapin erämaihin ovat kaikki tehot käytössä



Metsä-Lapin erämaissa traktorilla on monta käyttötarkoitusta. Valtra N92 HiTech palvelee Raimo Mattilaa matkailutoiminnassa muun muassa kalastusveneen kuljetuskalustona.



Syksy on poromiehille kiireistä aikaa, sillä poroaidat on kunnostettava ennen lokakuussa alkavaa poroerottelua. Traktorilla aitatarpeet on helppo kuljettaa perille. Turbiinikytkin helpottaa työskentelyä etukuormaintöissä ja metsäajossa.

ovat kunnossa ennen kuin poroerottelu alkaa lokakuussa, Mattila kertoo.

Poroidankorjauksessa Valtran N-sarjalainen on kätevä apuväline. Sen avulla ajo matalien mäntytien kasvamalla kankaalla sujuu näppärästi ja aidantolpat kulkevat korjauspaikalle kätevästi etukuormaajan piikkien päällä. Sen sijaan aitaverkon vetäminen on joutuisampaa mönkijän avulla.

– Ilman etukuormaajaa en tulisi toimeen. Se on välttämätön esimerkiksi pyöröpaalien ja säkkien nostamisessa ja kantamisessa sekä lumitöissä. Turbiinikytkin helpottaa työskentelyä etukuormaintöissä ja metsäajossa, sillä sen ansiosta lähtö sujuu jouhevasti, vaikka se vähän viekin koneen tehoa, Mattila toteaa ja juntaa uuden tolpan maahan.

Polttoaineenesilämmitin auttaa pakkasilla

Poromiehen traktorin pitää taipua erilaisiin olosuhteisiin ja työtilanteisiin. Talvella 2009–

2010 koko Suomessa koettiin poikkeuksellisen lumisen ja kylmän talvi. Pakkaslukemat kävivät Lokassa välillä jopa –40 celsiusasteessa. Vielä maaliskuussakin lunta oli maassa yli metrin verran.

Ankara talvi osoitti, ettei arktisissa olosuhteissa selvitä ilman lisävarusteita.

– Polttoaineenesilämmitin olisi pitänyt asentaa traktoriin jo ostovaiheessa, Mattila sanoo nyt.

Kovilta pakkasilta ei säästyty Suomen eteläosissakaan. Kylmät talvisäät lisäsivät kuitenkin yhteisymmärrystä traktorin käyttäjien ja valmistajan kesken.

– Nyt valtakunnallisen huoltoverkoston on ehkä helpompi ymmärtää, minkälaisen ongelmien kanssa näillä leveysasteilla ollaan vastakkain joka talvi, hän hymähtää.

Huolto pelaa, jos kone praka

Ennen Valtra N92 Hitech -mallia Mattilalla on ollut kaksi Valtran traktoria, jotka todistivat käytössä toimivuutensa pohjoisissa oloissa.

– Täällä on koneen kuin koneen tärkein ominaisuus on käyttövarmuus, koska etäisyydet ovat pitkiä. Lähin huoltomies ei kuitenkaan ole kohdallani kovin kaukana, sillä ensimmäinen löytyy jo sadan kilometrin päästä, Mattila huomauttaa ja viittaa Sodankylän keskustaan vievän tien suuntaan.

Sodankylän kunnan keskustaajamaan on Lokan kylästä maanteitse matkaa kunnioitettavat 86 kilometriä. Varmatoimisuudestaan huolimatta on konerikkoja silti Mattilankin Valtran kohdalle sattunut.

– Silloin Valtra tosin tuli todistaneeksi huoltopalveluidensa toimivuuden, sillä kone haettiin korjaukseen kahden tunnin sisällä ilmoituksesta, porotilallinen naurahtaa leppoisasti.

Pohjoisen erämaan ympäröimän kylän kohdalla sitä voidaan pitää varsin kohtalaiseksi vasteaikana.

■ Riina Mäentausta
Kuvat: Tuula Lampela

Mönkijä-safari kiersi Tommi Mäkisen maatilan metsissä, jotka olivat talven jäljiltä paikoin märkiä. Reitti oli sopivan haastava, mutta turvallinen, jolloin ajaminen oli muutakin kuin tiellä jonossa köröttelyä.



Mönkijä-safari kaupan

Jyväskylän ja Suolahden välisissä metsissä kävi keväällä pärinä, kun toistasataa Valtran asiakasta kävi mönkijä-safarilla. Safarit järjestettiin Puuppolassa rallilegenda ja maanviljelijä **Tommi Mäkisen** mailla. Samalla annettiin myös tilaisuus tutustua Mäkisen ralliautotehtaaseen, jonka ammattitaitoinen ja kansainvälinen toiminta teki vaikutuksen vieraisiin. Mahdollisuutta mönkijä-safariin tarjottiin kaikille Konekierroksen aikana uuden traktorin ostaneille, joista yli puolet tarttuikin tilaisuuteen.

– Vaihdoin vuosimallia 2006 olevan N121 HiTechin uuteen N141 Advanceen. Traktorin tulee vuodessa reilut tuhat tuntia, sillä sitä käytetään sekä pellolla että ruokinnassa. Tieajoa on aika paljon hajallaan olevien peltujen vuoksi, joten traktorissa on etujousitus ja 50 km/h -vaihdelaatikko, kertoi 86 hehtaarin emolehmitilaa Rautalamilla viljelevä **Jyrki Laitinen**.

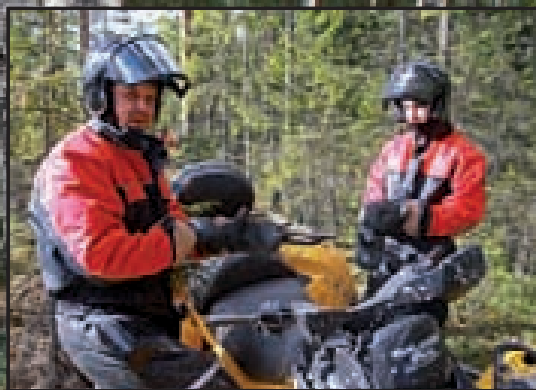
N121:n kanssa Laitisella sattui haaveri, kun etukuormaimen kauhan lukitus petti tieajossa. Kauha putosi traktorin alle, traktori meni ympäri ja katkesi kahtia. Laitinen pysyi sisällä ohjaamossa, mutta päähän jouduttiin ompelemaan 50 tikkiä. Traktorista säilyivät ehjinä

lähinnä moottori ja takavoimansiirto, sen sijaan ohjaamo, etukuormain ja välirunko rikoituivat korjauskelvottomiksi.

– Traktori korjattiin, koska lunastusraja ei ihan ylittynyt. Korjaustyö vähän epäilytti, mutta se onnistui yllättävän hyvin. Traktoris-



päälle



Rautalammilta mukaan tulleet Jyrki ja Joonas Laitinen pitivät mönkijä-safaria mukavana elämyksenä.



Ryhmä lähtökuopissa...

sa ei ollut korjausurakan jälkeen mitään vikoja. Koneen historiasta kuitenkin kerrottiin seuraavalle ostajalle, kertoo Laitinen.

Mönkijä-safarille Laitinen oli tullut lukiota käyvän poikansa Joonaksen kanssa. Mönkijä-safari sai kiitosta kummaltakin. Joonakselle safari oli ensimmäinen laatuaan.

Safari kierteli Tommi Mäkisen maatilan metsissä noin parin tunnin ajan, kun kahvitauko lasketaan mukaan. Reitit olivat keväällä melko märkiä, mikä tarjosi sopivasti haastetta. Valittu reitti oli kuitenkin turvallinen myös aloittelevalle kuljettajalle. Safarin jälkeen oli mahdollisuus saunaan ja iltapalaan Mäkisen maatilalla.

Ralliautotehdas hämmästytti

Tapahtuma alkoi lounaalla ja tutustumisella Tommi Mäkinen Racing Teamin ralliautotehtaaseen. Useimmille vierailijoille oli melkoinen

yllätys nähdä, millainen laitos nelostien varteen on viime vuonna noussut. Mäkisen yhtiö on Subarun ralliautojen verstaas, myymälä ja varaosavarasto sekä rallikoulu. Lisäksi Mäkinen viljelee siemenviljatilaa ja urakoi metsäkoneilla.

– Ralliautot tulevat tänne Subarun tehtaalta 310-hevosvoimaisina Subaru Imprezan japanilaisina nelivetoversioina. Ne puretaan täysin ja rakennetaan uusiksi täällä. Tänne tuleva auto maksaa noin 30 000 euroa ja valmis N-ryhmän ralliauto noin 100 000 euroa enemmän, kertoi Tuomo Mäkinen.

Myös huolto- ja varaosatoiminta on mittavaa. Jos auton hinta on 100 000–150 000 euroa, niin ahkerasti kisaava käyttää varaosiin ja huoltoihin suunnilleen saman verran rahaa vuodessa. Jos auto päättyy välillä metsähallituksen puolelle, lasku luonnollisesti kasvaa.

■ Tommi Pitenius

Vantaan piste uusiin tiloihin

Valtran Vantaan myyntipiste on muuttanut uusiin tiloihin lokakuun alussa. Uudet tilat sijaitsevat Kehä III:n varrella hieman nykyisistä tiloista länteen Espoon puolella. Uusi osoite on Minttupelto 5.

Muutto antaa mahdollisuuden kehittää toimintaa ja etenkin varaosamyyntiä, kun käyttöön saadaan uudet ja väljemmät tilat. Samaan osoitteeseen muuttaa myös Valtran paikallinen sopimushuolto, Vantaan Konehuolto Oy. Traktorimyynti, huolto ja varaosat löytyvät nyt yhden oven takaa.

Tilat ovat upouudet ja niiden rakentamisessa on otettu huomioon Valtran tarpeet. Kaikkiaan uudessa kiinteistössä on tilaa 1 300 neliötä, joista traktori- ja varaosamyynnin käyttöön tulee 600 neliötä, loput tulevat huollolle.



Viitasaaren piste uudistui täysin

Viitasaaren myyntipiste on muuttanut parin sadan metrin päähän entisestä pisteestä osoitteeseen Lasimestarinkuja 6. Uudessa myynti-, huolto- ja varaosapisteessä on tilaa yhteensä noin 400 neliötä.

Viitasaarella Valtran merkkihuolloista ja varaosamyynnistä vastaa Valttori, joka on huoltaa Valtroja myös Suolahdessa, Jyväskylässä, Pieksämäellä ja Varkaudessa. Uutena traktorimyyjänä Viitasaarella on syyskuun alussa aloittanut agrobiologi Pekka Tuhkanen.



EU vaatii henkilötiedot rahoituspäätökseen

EU-direktiivi on aiheuttanut kiusallisia tilanteita, kun traktorimyyjä on joutunut tarkistamaan tutunkin asiakkaan henkilötiedot rahoitusta haettaessa. Muuta mahdollisuutta ei kuitenkaan ole, sillä pari vuotta voimassa ollut EU-direktiivi vaatii pankkeja tarkistamaan asiakkaan henkilöllisyyden ennen rahoituspäätöstä.

Traktorikaupoille lähtiessä kannattaa nykyisin siis varata mukaan henkilöpaperit, varsinkin jos tarvitsee rahoitusta. Traktorimyyjä ei kysy henkilöllisyydestä pirtuutaan, vaan siksi, että EU-direktiivi määrää rahoituksen myöntäjää niin tekemään. Määräyksellä pyritään vaikeuttamaan rahanpesua ja terrorismin rahoittamista.

Ranskan merentakaiset alueet Martinique ja Guadeloupe ovat osa Antilleja Karibianmerellä. Saarilla asuu noin 400 000 ja 400 500 asukasta. Koska saaret sijaitsevat Kravun kääntöpiirin ja päiväntasaajan välissä, niiden il-masto on erittäin sopiva hedelmien ja sokeriruo'on viljelyyn.

Joka vuosi Martiniquesta ja Guadeloupesta tuodaan yli 300 000 tonnia banaaneja Euroopan unioniin. Alueen maatalousmalli on saanut maailmanlaajuisista tunnustusta kilpailun puristuksessa tapahtuvan nykyaikaistamisen ja innovaation esikuvana.



Valtrat ovat suosittuja Karibiassa

Valtran traktoreilla työskennellään kaikilla leveysasteilla Pohjoisnavan jäätiköiltä aina tropiikin helteisille alueille asti.

Martiniqueissa toimiva FIBandCo antaa banaanikasvien varsille uuden elämän. Ympäristöystävällisiä menetelmiä käyttämällä yritys hyödyntää banaanien kuitupitoisia varsia. FIBandCo valmistaa plantaaseillaan banaanikasvien varsien ytimistä huippulaadukasta materiaalia, jolle on annettu nimeksi Green Blade. Green Blade -pinnoite on tehty vastuullisesti viljelystä 100-prosenttisesti luonnonkuidusta, jota käytetään esimerkiksi huolekaluissa, lattianpäällysteissä ja lämpöeristeissä.

Valtrat banaaniplantaasilla Martiniqueissa

Ducosin kaupungissa sijaitseva tehdas on osa maatalouden monitoimiyritystä Exploitation Agricole Rivière la Manche, joka viljelee banaania ja sokeriruokoa. Banaani leikataan matalaksi, kun banaanitertut on korjattu pois. Tähän asti sen varret ovat menneet hukkaan, mutta FIBandCo:n käyttämä tekniikka muutti asian.

Varsien käsittelyssä ei tarvita kemikaaleja, ja käsittely tuottaa kasteluvettä puristamalla

sitä banaanikasvien varsista. Ducosin tehtaalla on myös käytössä aurinkopaneeleja, aurinko-energialla toimiva vedenlämmitysjärjestelmä ja sadeveden keruujärjestelmä.

FIBandCo käyttää Valtra-tractoreita päivittäin ruohovarsien kuljetukseen pelloilta tehtaalle. Traktoreiden on selvitävä hankalissa työskentelyolosuhteissa sekä kuoppaisilla hiekkateilla. Sadekauden aikaan kuorman kuljettaminen voi olla jopa vaarallista.

Valtran traktorit ovat tarpeeksi vankkoja vaikeisiin haasteisiin. Käytössä on Valtran A-sarjan, N-sarjan ja T-sarjan mallit. Traktoreissa on automaattinen kiinnitysjärjestelmä, jotta käyttäjä voi nopeasti valmistella työkonen ilman apua. Jokaiseen perävaunuun voi lastata noin sata vartta, jotka painavat yhteensä noin kuusi tonnia.

Nicolas Cheminon FIBandCo:ita luottaa Valtran traktoreihin

– Ne ovat tunnettuja vakaudesta, vankkuudesta ja luotettavuudesta. Tilalla, jossa yrityksemme sijaitsee, oli jo käytössä Valtran traktoreita. Näin olemme pystyneet yksinkertaisintaan huoltotoimenpiteet ja varaosien hankintaan.

FIBandCon Nicolas Cheminon Valtra A82-mallin ratissa.



FIBandCo tekee yhteistyötä SDVI Martinique -jälleenmyyjän kanssa. SDVI:n myyntipäällikkö Cédric Deboudt, on samaa mieltä siitä, että Valtrat sopivat täydellisesti työskentelyyn Martiniqueissa:

– Myymme täällä 16 Valtraa vuodessa ja asiakkaamme ovat erittäin tyytyväisiä traktorien laatuun. Valtrat ovat tunnettuja luotettavuudestaan. Asiakkailta on myös mahdollisuus valita tarvitsemansa laajasta työlaitteiden valikoimasta.

Räätälöity traktorien tilausjärjestelmä merkitsee myös, että FIBandCo on saanut vapaasti valita yrityksen traktorien värit. Seuraavien Valtrojen väriä ei vielä tiedetä, mutta Nicolas Cheminon vahvistaa, että:

– Kaksi uutta Valtraa lisätään traktorikantaamme vuoden 2011 aikana.

■ Cédric Deboudt

Valokeilassa SDVI-jälleenmyyjä

SDVI myy Martiniqueissa, Guadeloupeissa ja Ranskan Guayanassa maatalouslaitteita, maansiirtokoneita ja suuria tavarankuljetusajoneuvoja. Yritys on osa Loret Groupia. Sillä on 60 työntekijää, joista 15 työskentelee huolto-osastolla. Yritys myy keskimäärin noin 40 Valtraa vuodessa, ja sen liikevaihto oli 20 miljoonaa euroa vuonna 2009.



Cédric Deboudt – SDVI:n myyntipäällikkö



Traktorin ja palovaunun yhdistelmä on lyömätön alueilla, jonne ei pääse paloautolla.

Palonsammutin rankkaan maastoon

Norjalaisen Finnøyn kunnan maanviljelijöiden ja pientilallisten järjestö on valmistautunut tulipaloihin huolella. Paikkoihin, jonne paloautolla ei pääse, pääsee traktorilla.

– Valitsemme laitteita, jotka kestävät rankimmissakin olosuhteissa, Stavangerin pohjoispuolella Norjassa sijaitsevan Finnøyn palopäällikkö Stig Forbregd sanoo.

Hän esittelee innolla uutta keksintöä. Kunnan Valtra N101 HiTech -traktoriin perään on kiinnitetty vekotin, joka ensisilmäyksellä näyttää lietevaunulta. Kone on kuitenkin paikallisen palokunnan tunnusvärin mukaisesti kirkkaan keltainen.

– Tässä laitteessa on täsmälleen samat varusteet kuin paloautossa – vain moottori

Palopäällikkö Stig Forbregdillä (vas.) ja varapäällikkö Jakob Bjørklundilla on käytössään huipputehokkaita palonsammutuslaitteita, jotka auttavat palontorjunnassa eri alueilla.



puuttuu, Forbregd selittää ja esittelee vaunua, johon on asennettu pumppu. Vesisuihkulla tulipalon sammuttaminen käy näppärästi. Laite on tehokas ase erityisesti metsä- ja niittyaloja vastaan.

Maanviljelijä tarjoaa vetoapua

Vuosien saatossa maanviljelijät ovat sammutaneet monta paloa lietevaunun avulla. Maanviljelijöiden innoittamana palopäällikkö Finnøy ja Moi AS:n luovat työntekijät keksivät muuntaa yrityksen 4 kuution tyhjiösilöön palovaunuksi.

Uusi paloauto maksaa Norjassa 2,5–4 miljoonaa kruunua (300 000–500 000 euroa), mutta samaan hintaan kunta pystyi hankimaan 4–6 palovaunua.

– Säästämme myös huoltokustannuksissa, sillä paloauto on käynnistettävä kerran viikossa, jotta se pysyy kunnossa, Forbregd selittää.

Finnøyn kunnassa on 2 900 asukasta, jotka levittäytyvät 15 saarelle. Kahden saaren välillä kulkee tunneli, mutta muut saaret ovat lauttayhteyksien takana. Näissä oloissa tulipalot voivat levitä katastrofaalisesti, ennen kuin paloauto ehtii hätiin.

– Tämän takia haluamme sijoittaa palovaunuja neljälle saariryhmälle, mieluiten sellaisten maanviljelijöiden tiluksille, joilla on palonsammutuksen perustiedot hallussa, Forbregd sanoo.

Maanviljelijät voivat aloittaa nopeasti sammutuksen, ennen kuin ammattipalokunta ehtii paikalle.

Ydinasia on yhteistyö paikallisten maanviljelijöiden kanssa – he tarjoavat käyttöön trak-

torinsa ja miestyövoiman, ja he ovat käyttäneet aikaisemminkin Moi AS:n lietevaunuja.

– Maanviljelijän traktorihan on aina käyttövalmiina, Forbregd sanoo.

Sammutustöitä vaativassa maastossa

Traktori pääsee alueille, jonne paloautolla ei ole asiaa.

– Traktorin ja palovaunun yhdistelmä on ihanteellinen ratkaisu vaikeassa maastossa. Traktori vetää palovaunun vaikka suon poikki, Forbregd toteaa.

Valtra N101 ottaa haasteen vastaan ja kiskoo palovaunua mukisematta. Valtraa käytetään myös muihin kunnan töihin, ja kokonsa puolesta sillä voi hyvin ajaa kuormattuna ylös ja alas jyrkkiä rinteitä.

– Yli 74 hevosvoiman traktori pystyy vetämään palovaunua, joka on täytetty 4 000 litralla vettä. Kuorma voi painaa jopa seitsemän tonnia. 90 hevosvoiman traktorilla palovaunua käyttää ilman ongelmia, Forbregd sanoo.

Vastinetta rahoille

Finnøyn kunta käyttää Valtraa muun muassa sen helppokäyttöisyyden vuoksi: kuka tahansa kuljettajista osaa käyttää sitä.

– Toinen tärkeä syy on taloudellisuus, palopäällikkö kertoo ja viittaa erityisesti Valtran viiden vuoden huolto- ja takuusopimukseen.

– Meillä on kaksi Valtraa. Kun olemme käyttäneet niitä viisi vuotta, vaihdamme ne uusiin, Forbregd sanoo.

■ Kalle Seip



Monen Valmetin mies

– Helpompi on saada vaimolta anteeksi kuin lupa uuden traktorin ostoon, pienoismallien kerääjä Timo Teinilä sanoo ja virnistää poikamaisesti.

Sanotaan, että hyvän tunnistaa sen nähdessään. Tähän filosofiaan luottaa myös traktorien pienoismallien kerääjä Timo Teinilä. Hänen keräilyharrastuksensa ei kuitenkaan perustu vain keräämiseen sen itsensä vuoksi. Päinvastoin, pienoismallin pitää herättää ajatuksia, tuoda mieleen muistoja tai saada aikaan hykerryttäviä tunteita.

– Kokoelmani ydin ovat Valmet- ja Valtra-traktorit. Kerään niitä, koska ne ovat suomalaisia kuten minäkin. Lisäksi kerään pienoismalleja, joiden esikuvat liittyvät tavalla tai toisella omaan elämäni. Lopuksi tulevat vielä tietyt harvinaisuudet, kuten Massey Fergusonin 50-vuotisjuhlamalli ja vanhat pienoismallit, Teinilä listaa.

”Linkkuvalmetti” innoitti

Aluksi Teinilä vain kuvasi traktoreita. Pienoismallit astuivat kuvaan, kun hän sai 30-vuotis-

lahjaksi tarkan kopion Valtra Valmet Forest 115-mallista. Klassikoksi muodostunut ”linkkuvalmetti” laitoi Teinilän traktoriharrastuksessa päälle uuden vaihteen. Tällä hetkellä Teinilän kokoelmassa on reilusti yli sata pienoismallia. Pelkästään erilaisia Valmet- ja Valtra-traktoreita on useita kymmeniä.

Innokkaan traktoriharrastajan kokoelmasta löytyvät muun muassa Valmet 8750 ja 805 sarjojen värisuorat sekä Valtran C- ja T-sarjojen eriväriset mallit. Tähänkin Teinilällä on henkilökohtainen syy. Vuonna 2009 hän suoritti agronomin tutkinnon Helsingin yliopistossa ja teki lopputyönsä Valtralle portaattomilla voimansiirroilla varustetuista uutuustraktoreista.

Viime aikoina Teinilän harrastus on saanut jälleen uusia piirteitä. Leikkisästi voi todeta, että hänestä on tullut myös galleristi, sillä takana ovat pienoismallinäyttelyt Suomen



Yllä. Kuva Turun pääkirjaston näyttelystä.

Vas. Timo Teinilän pienoismallikokoelmassa on kymmeniä Valmet- ja Valtra-traktoreita. Syy suosioon on selvä.

– Ne ovat suomalaisia kuten minäkin, gradunsa CVT-vaihteistoista laatitut agronomi sanoo.

Maatalousmuseo Sarassa kesällä 2009 sekä Turun pääkirjastossa talvella 2010.

Teollisuuden synnyttäjän ja nälän poistajan asialla

Teinilä tuntee ja tietää koneet, erityisesti traktorit. Hän viljelee omaa maatilaa Halikossa ja opettaa teknologiaa Tuorlan Maaseutuoppilaitoksessa Kaarinassa.

Traktoreiden puolesta puhuminen on Teinilän mielestä valitettavan vähäistä, vaikka niillä on ollut ratkaiseva vaikutus eri maiden teollistumisessa, ruuantuotannon tehostumisesta puhumattakaan.

– Pelkästään traktori-sana on yli sata vuotta vanha. Vuonna 1906 se tarkoitti ”poltto-moottorikäyttöistä vetäjää”, Teinilä aloittaa innostuneena.

Mielenkiintoista traktoreiden tekniikan kehitymisessä on hänen mukaansa se, että uudet asiat voivat itse asiassa ollakin osaksi vanhoja.

– Monia teknisiä ominaisuuksia, joita nyt pidetään uutuuksina, on saatettu kokeilla ensimmäisen kerran esimerkiksi teknillisissä yliopistoissa jopa 50 vuotta sitten. Traktoreiden tulevaisuus voi siis olla myös menneisyyteen katsomista, hän huomauttaa.

■ Riina Mäentausta



▲ Valmet do Brasilin "Alcool"-sarjassa oli kolme mallia, nelisylinterinen Valmet 88 ja kuusisylinteriset mallit Valmet 118 ja 118-4.

◀ Valmet 702 -häkäkaasutraktori Vakolan koeajoissa vuonna 1980. Laskettiin, että kuivattujen puuklapien kulutus oli 1,4 kg kilowattituntia kohti.

Valtra on veteraani

vaihtoehtoisten polttoaineiden tutkimuksessa

Valtran biokaasutraktorin toimintamalli on herättänyt suurta huomiota menneenä kesänä. Valtra on kuitenkin tehnyt vuosikymmenien mittaan paljon tutkimustyötä ja testejä vaihtoehtoisilla polttoaineilla sekä Euroopassa että Brasiliassa.

Yhteistoiminnassa Vakolan kanssa rakennettiin puukaasukäyttöinen Valmet 702 vuonna 1980. Sen avulla päivitettiin puukaasutekniikka, jota sovellettiin heti Brasiliassa 1980-luvun alussa, kun maa haki eri polkuja uusiutuvaan energiaan. Moottorialkoholi kuitenkin voitti ja nyt Brasilia on maailman johtava moottori-etanolin toimittaja.

Valmet do Brasil valmisti vuosina 1983–1986 yhteensä 1 700 kappaletta alkoholikäyttöisiä traktoreita etupäässä maan sokeriruokotiloille, joilla oli polttoainetta omasta takaa. Moottori toimi dieselperiaatteella; ruiskutuspumppuja oli kaksi, rivipumppu syötti etanolia, mutta sytytys tapahtui ruiskuttamalla jakajapumpulla pieni määrä dieselpolttainetta. Hanke kuivahti, kun Brasilian rannikolta löydettiin öljyä.

Suomessa tutkittiin alkoholin käyttöä dieselmoottorissa 1980-luvun lopulla. Meneelmänä oli lisätä etanoliin sytytysainetta, jonka avulla alkoholi saatiin syttymään puris-

tuksen ansiosta. Muutenhan alkoholimoottorit toimivat ottoperiaatteella sytytystulpin. Kokeukset olivat myönteisiä, mutta Suomesta puuttui tarvittava infrastruktuuri.

Koeajot ensimmäisen sukupolven biodieselillä aloitettiin 1990-luvun taitteessa ja tämän polttoaineen käyttöä yritettiin edistää jopa Valmetin silloisen pääjohtajan **Matti Sundbergin** lobbauksella maa- ja metsätalousministeriössä. Tulokset olivat kuitenkin laihoja, mutta valmius biodieselin käyttöön palkittiin vientimarkkinoilla etenkin Itävallassa ja Saksassa.

Yksi episodi samoihin aikoihin oli Elsbett-moottori, joka kävi puristetulla kasviöljyllä. Tällainen "raakaöljymoottori" asennettiin Valmet 605:een, jota koeajettiin Ruotsin Statens Maskinprovningar -tutkimuslaitoksella Uppsalassa. Kyseinen Elsbett-moottori on tiettävästi moottoritehtaan museossa.

Tällä hetkellä Valtralla on menossa kaksi tutkimussuuntaa. Valtra do Brasil kehittää uuden sukupolven alkoholimoottoria, joka toimii dieselperiaatteella. Edelleenkin toimintaperiaatteeseen kuuluu polttoaineseoksen sytyttäminen dieselpolttainella, mutta alkoholin annosteluun haetaan uusia kustannustehokkaita ratkaisuja autoteollisuuden komponenteista.

Valtran Suohden tehdas puolestaan tutkii biokaasun käyttöä dieselmootoreissa ns. Dual-Fuel -tekniikalla, jossa sytytys tapahtuu pienellä määrällä tavallista dieselpolttainetta tai biodieselä. Suurimman esteen uusiutuvan energian käytölle traktoreissa muodostaa asiaa koskevan lainsäädännön puute EU:ssa. Maakohtaiset irtiotot eivät tunnu todennäköisiltä. Toinen ongelma on infrastruktuurin puute. Biokaasua on kyllä saatavissa nykyisestä maakaasuverkostosta, mutta verkosto ei ole useimmissa maissa kovin kattava. Tila- tai kyläkohtaisten biokaasureaktoreiden tulevaisuus on epäselvää. Ruotsissa yhteiskunta on hyvin myötäsukainen uusiutuville energiamuodoille ja maan lounaisosassa on jo kattava kaasunjakeluverkko.

Biokaasutraktoria on kehitetty alan parhaiden yhteistyökumppanien kanssa. AGCO Sisu Powerin generaattoritehdas Genpower on tehnyt samalla Dual-Fuel -periaatteella toimivan biokaasuvoimalan, joka olisi erittäin sopiva maatilakäyttöön.

Olivatpa tulevaisuuden energiaratkaisut mitä tahansa, Valtralla on eväät niiden soveltamiseen.

■ Hannu Niskanen

Valtra Oy Ab
Valmetinkatu 2
44200 Suolahti
Puh. 02045 501
Fax 020 455 0608
www.valtra.fi

Collection
2011-2012

Valtra Collection
– mukana joka toimessa ja hetkessä

Tutustu uutuustuotteisiin osoitteessa

www.valtrakauppa.fi tai

lähimmässä Valtra-myyvälässä.

(Valikoima vaihtelee myymälöittäin).

www.valtrakauppa.fi