

Valtra Team

Valtra kundeblad • 2/2010

SCR motoren reduserer

drivstoff- forbruket

Side 6-7



EcoPower
Systemet som
sparer drivstoff

Side 10

Valtra S Series
er den mest
drivstoffeffektive
traktoren i sin klasse

Side 13

Valtra
blomstrer
i Hardanger

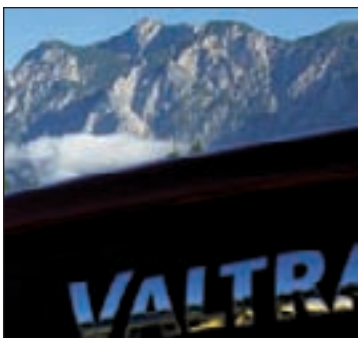
Side 18



Valtra S-serie

– den første traktoren til å ta i bruk SCR-teknologien, side 13

Leder	3	S-serien er den mest drivstoffeffektive traktoren i sin klasse ..	13
Aldri kjørt noe bedre	4	Individuelle traktorer produsert av individualister	14
Svarer til forventningene	4	Valtra's allsidighet lommer til sin rett i Lappland	16
Har ventet lenge	5	Valtra blomstrer i Hardanger	18
Nye motorer er snille mot lommeboken og miljøet	6	Valtra er "topp banana" i Karibien!	20
Savnet lukten av sagmugg	8	Brannutstyr for røft terreng	21
2841 km – Italiener kjørte sin nye traktor hjem fra Finland	9	Bli med til Valtras fabrikk i Finland	22
EcoPower – Systemet som sparer drivstoff	10	Old-timer: Valtra er en veteran innen forskning på alternativt drivstoff	23
SCR-teknologien sparer drivstoff	12		



**Italiener kjørte
sin nye traktor
hjem fra Finland
Side 9**



**Individuelle
traktorer produsert
av individualister
Side 14**



**Brannutstyr
for røft
terreng
Side 21**



Det er skrevet og sagt mye om Valtra Direct og mer omtale vil nok komme i fremtiden. I de 5 første månedene i 2010 ble en traktormodell over 200 Hk for første gang den mest solgte traktormodellen i Sverige. Ikke nok med det – det var Valtra T202 Direct som tronet alene på toppen og det var første gangen en traktormodell med trinnløs gearkasse kom på førsteplassen. I Norge er Valtra Direct-modeller pr oktober 2010 de mest solgte traktorene med trinnløse gearkasser.

Det er ikke bare gårdbrukere og entreprenører som forlanger mer avanserte traktorer. I den siste tiden har vi levert flere Valtra av Direct-utgaven til kommuner og de kan ikke få fullrost traktorene.

Våre Versu modeller med 5 trinns PowerShift har også vist seg å bli svært attraktive modeller selv om de har kommet litt i skyggen av suksessen til Direct-modellen.

Det går fremover med økonomien generelt og det går fremover med traktorsalget. Med Valtra har vi i de siste 12 månedene økt salget og markedsandelen er nå 16,4 % som er 2,5 %-poeng mer enn i samme periode i fjor. Totalmarkedet kan kanskje bli 3 000 i 2010 enheter.

En kjede er ikke sterkere enn det svakeste leddet. Slik er det også ved salg av traktorer. Å selge en traktor er ikke bare å selge et produkt. Du må i tillegg selge produktinformasjon, service og ikke minst tillit for å lykkes og det er her våre forhandlere kommer inn i bildet som vår forlengede arm i markedet. Vi benytter nok en anledningen til å takke deg som har valgt Valtra for denne tiliten.

På forhandlersiden har store endringer har funnet sted det siste året. I sommer startet Gules Mek & Landbruk AS i Øystese som forhandler og både firma og produkter er blitt meget godt tatt i mot av bønder, entreprenører og kommuner i Hordaland. Vi har også styrket vår posisjon i Trøndelag med overtakelsen av deler av Fosen Landbruk & Industriservice AS som nå er en avdeling av Lantmännen Maskin Midt-Norge AS. Her ser vi frem til å flytte inn i nytt anlegg i Husbysjøen til vinteren.

Selv om vi har kommet godt i gang med nye forhandlere har vi fremdeles noen åpne områder som vi jobber med å få tettet igjen. Det er derfor mye spennende i vente både fra våre forhandlere og fra Valtra i tiden som kommer.

Vi ønsker deg en god jul og et riktig godt nyttår.

Olav Løberg

Valtra Team

Valtra kundeblad

Sjefsredaktør

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

Redaksjon

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

Redaktører

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

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

Koordinasjon Medita Communication Oy

Lay-out Juha Puikkonen

Trykk Forssa Print 2010

Foto Valtra arkiv hvis annet ikke er nevnt

Aldri kjørt noe bedre

Superlativene sitter løst. Maskinfører Reidar Roda har daglig vært på jobb med sin nye N142 Direct. Det har gitt ham en bedre hverdag.

– Jeg hadde aldri trodd jeg skulle oppleve et så behagelig arbeidsredskap, sier Roda.

Vi treffer ham på kantslåttoppdrag langs riksveien på Finnøy utenfor Stavanger. Bak på hans Valtra Direct er det montert et klippeaggregat som han behendig styrer unna veikilt og gjerdestolper.

Mer effektiv

– Jeg har hatt en del traktorer. Men aldri har jeg hatt noe som er så lite slitsomt å arbeide med som denne, sier han.

Han opplever at Direct-systemet gjør arbeidsoperasjonene enklere for ham. Det betyr i praksis at han kan gjøre unna jobben fortere og utføre mer per time.

– Det er timer jeg lever av – jo mer jeg får gjort i løpet av en time, jo bedre fortjeneste får jeg, sier han.

Svarer til forventningene

Bytte av traktormerke kan oppleves smertefullt for brukeren. Men for avdeling for teknisk drift i Lindås kommune har overgangen vært smertefri.

– Valtra Direct er veldig godt tilpasset våre behov, sier maskinfører Bjarte Haukås.

Han har gjort en av de to splitter nye Valtraene til sin daglige arbeidsplass, og er veldig godt fornøyd.

– Så langt har jeg bare kjørt 100 timer med denne Valtraen og opplever å ha en svært god arbeidshverdag, sier han.

Mange oppgaver

Teknisk drift i Lindås kommune har mye vei å vedlikeholde. Hele 210 kilometer vei skal alltid være best mulig preparert for kommunens innbyggere. I tillegg skal gang og sykkelstier holdes i orden. Det betyr at de to Valtraene har mange oppgaver: Det skal høvles, strøes, brøytes og grøfterenses.

– Vi har også en liten hjullaster av merke Lundberg som vi og vurderer å skifte til en



Reidar Roda mener at den nye Valtra Direct er den beste traktoren han har hatt.

Trinnløs transmisjon

Reidar Roda kjører for Risa AS som har hele veivedlikeholdet i Rogaland. Oppgavene om sommeren er først og fremst kantslått og feiing av kommunale og fylkeskommunale veier.

– Denne traktoren er helt suveren på veiarbeid, mener Roda som hevder at Valtra Directs

trinnløse transmisjon – som han oppfatter som den beste i markedet – gjør at veivedlikeholdet blir mer skånsomt både for traktor og redskap.

– På en enkel måte kontrollerer jeg både arbeidshastighet, stopp og igangsetting, sier maskinføreren.



Bjarte Haukås trives i sin nye arbeidsplass.

Valtra Direct, da den er mer allsidig, sier leder for avdelingen, Sveinung Håkonsen.

Enkelt

Fortsatt etter bare 100 timer er det mange funksjoner som Haukås ikke har full kontroll på. Men når selger Tor-Bjørn Kolltveit i blant stikker innom, har han svar på rede hånd. Dermed utvides funksjonsnivået stadig.

– Å lære å utnytte alle funksjonene krever litt øvelse. Men i stor grad gjør traktoren jobben sjøl. Og det å lære å kjøre den, er grådig enkelt, sier Haukås som mener at cruisekontrollen er helt suveren.

– Jeg var lei av å sitte og clutch. Den trinnløse transmisjonen gjør arbeidet mye lettere, mener han.

Har ventet lenge

Han er en ubetinget Valtra-tilhenger. Likevel hadde han lenge et savn – trinnløs transmisjon.

- Da Valtra kom med sin Direct-modell var ventetida over, sier bonde og entreprenør **Per Kristian Kylstad** som på snaue ti måneder har kjørt 1 400 timer med sin Valtra T202 Direct.
- Traktoren fungerer veldig godt, sier han.

Alltid en V

Det er på ingen måter den første Valtraen som har kommet inn på tunet hos Kylstad i Furnes utenfor Hamar. Siden faren kjøpte sin første Volvo i 1963, har traktorslekta som begynner på V – Volvo, Valmet og Valtra – vært godt representert på gården. Den nye Valtra Directen er nummer 15 i rekken.

- Vi er Valtra-tilhengere hele familien, både Per Kristian, de to gutta våre og jeg selv, sier samboer **Berthe Bratberg** som er den lykkelige eier av en Valtra C-modell.

Kraftig maskin

Per Kristian tilbringer mye tid i traktoren. Ved siden av å være med i en samdrift med melkekvote på 400 tonn, benytter han ledig tid som entreprenør.

- Det er nødvendig for å forsvare investeringen, sier han.

Per Kristian Kylstad mener at den trinnløse transmisjonen til Valtra Direct er den beste på markedet, med en perfekt og effektiv kjøre pedal og innebygd transmisjonsbrems.



Som tidligere maskinfører, trives han med at det brummer litt, noe han får tilfredsstilt i en traktor med 200 HK under panseret.

Mye utstyr

- Jeg har en 12-tonns krokthenger og kjører mye massetransport, forteller Kylstad. I tillegg til brøyting vinterstid har han også en del oppdrag med krattknusing langs veier og jordekanter.
- Da drar jeg fordeler av både å ha en

TwinTrac-versjon og trinnløs transmisjon, sier han.

Kylstad har en fullspekka traktor med blant annet fjærende hytte, fjærende foraksel og frontlaster. Til sammen gjør det traktoren til en perfekt arbeidsplass, mener han.

- Uansett produktets kvalitet er den fantastiske servicen hos Akershus Traktor en forutsetning for at investeringen er så vellykket, mener Kylstad.

■ Kalle Seip
Fotos: Kalle Seip

Enorm interesse

Gjennom en gedigen dugnadsaksjon er Valtra Direct nå kjent for et stort publikum over hele landet.

- Da vi kom til Hamar møtte det opp 120 interesserte traktorentusiaster, forteller produktsjef **Henrik Moen** i Lantmännen Maskin.

Sammen med salgssjef **Roy Pedersen** har han gjennom det siste halvåret kjørt karavane i det meste av Norge med den nye Valtra Direct og den populære Valtra N92.

- Stor innsats fra Valtras selgere har vært en forutsetning for å forflytte traktorene rundt omkring i vårt langstrakte land, sier Moen.

Stor innsats gir i blant stor gevinst. Det kan man definitivt si om den store Valtra-turneen.

- Responsen på Hamar var enorm, men alle steder der vi kom møtte det et stort antall interessenter opp, sier Roy Pedersen.

Han har stor tro på at denne måten å møte kunden på, er en viktig årsak til at aktiviteten i markedet nå er stor – faktisk på nivå med den gode 2007-sesongen.

- Vi har liten tro på store arrangement med glitter og stas. Med tre traktorer og en enkel kopp kaffe kunne vi konsentrere oss om å vise fram traktorenes virkemåte og muligheter, sier han.

Valtra N92 er populær og godt kjent for de fleste. Derfor knyttet nysgjerrigheten seg mest til Valtra Direct.

- Mange av våre kunder er entreprenører. De har ventet lenge på en trinnløs girkasse, noe som bedrer arbeidshverdagen deres, sier Moen.

Han forteller at reaksjonene på den nye modellen har vært enorm og at Valtra Direct tegner til å bli en stor suksess.

- Vi selger allerede mer traktorer med trinnløs girkasse enn Fendt som har holdt på med trinnløse kasser i mange år, sier han.



Salgssjef Roy Pedersen (t.h.) og produktsjef Henrik Moen har siden mars i år reist Norge rundt og demonstrert Valtra Direct.
Foto: Ole Jacob Amundsen, Utemiljø

SCR motoren reduserer drivstofforbruket

Nye motorer er snille mot lommeboken og miljøet



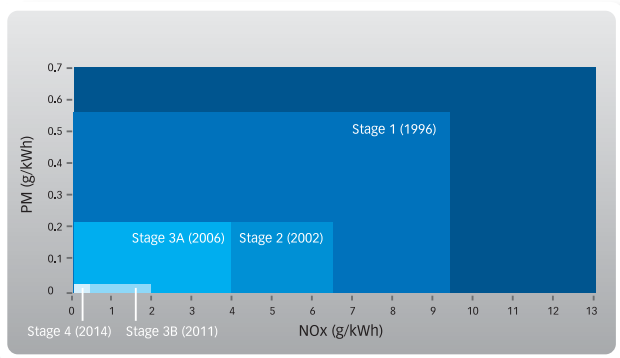
Valtra's store T-serie vil få SCR motorer neste år. De nye avgasskravene har en overgangperiode som gir motor- og traktorprodusenter fleksibilitet til å introdusere den nye teknologien.

For flere år siden fastsatte regulerende myndigheter i både Europa og Nord-Amerika en tidsplan for produsenter av traktorer og annet tungt maskineri for å redusere utslipp av nitrogendioksid og partikler. Grunnen til dette er enkel å forstå: Partikkelutslipp er en direkte helserisiko, mens utslipp av nitrogendioksid forårsaker "smog" og sur nedbør.

Valtra har satset hardt på motorteknologien SCR (Selektiv katalytisk reduksjon) for å overholde avgasskravene. S-serien er den første traktoren i verden som benytter denne teknologien. Foruten å gi Valtra mye erfaring med denne teknologien, har S-serien også satt en ny standard i bransjen når det gjelder å beskytte miljøet.

– SCR-teknologien utnytter drivstoffet som skal brukes i motoren mer optimalt, samtidig som systemet tar hånd om resterende utslipp ved hjelp av en katalysator. Dette gir overlegen effektivitet i forhold til alle tidligere teknologier, også til konkurrentenes nyeste teknologier, sier Juha Tervala, Marketing Director hos AGCO Sisu Power.

I traktorer med SCR-motor er forbrenningen usedvanlig effektiv. AdBlue, som er en oppløsning av urea og vann, sprøytes inn i eksosen før katalysatoren. AdBlue reagerer med nitrogenoksid i katalysatoren, og produ-



Fra begynnelsen av 2011 skal traktorer med over 174 hestekrefter ikke avgi mer enn 2 gram nitrogendioksid og 0,025 gram partikler per kilowattime. I 2014 vil grensen for utslipp av nitrogendioksid bli ytterligere redusert til bare 0,4 gram. Utslipp av nitrogendioksid og partikler fra maskiner og utstyr vil da bli redusert til kun 3 prosent av utslippene i 1996. Denne enorme reduksjonen vil kreve store investeringer både hos maskinprodusenter og brukere.

serer harmløse forbindelser i prosessen. Det som kommer ut av eksosrøret er primært nitrogengass og vann. Utslippene av hydrokarboner og karbon er allerede minimert ved tidligere forbedringer av motorene. Karbondioksid er uunngåelig under en forbrenning, men i SCR-motorer dannes det mindre på grunn av lavere drivstofforbruk.

SCR-teknologien har vært benyttet i flere tiår i kraftverk, og i de senere årene også i lastebiler. Systemet har vist seg å være effektivt. Maskinprodusenter som ennå ikke har tatt i bruk teknologien må innføre den innen 2014, da vil strengere utslippsregler tre i kraft.

For traktoreiere er SCR-teknologien enkel: Traktorens elektronikk styrer systemet, så alt føreren må gjøre er å fylle AdBlue-tanken på samme måte som dieseltanken. Det viktigste for den vanlige bruker er at SCR-teknologien reduserer drivstofforbruket med rundt 10 prosent sammenlignet med forrige generasjon motorer. Avhengig av traktoren og hvordan den brukes, kan besparelsene være noe høyere eller lavere.

■ Tommi Pitenius



SCR-teknologien (Selektiv katalytisk reduksjon)

- Reduserer utslipp av nitrogendioksid og partikler
- Reduserer drivstofforbruket med rundt 10 prosent
- Holder motoroljen renere
- Reduserer motorens varmeproduksjon
- Eliminerer behovet for separat partikkelfilter
- Eliminerer behovet for å resirkulere avgassene tilbake til motoren



Valtra går også på biogass

I sommer presenterte Valtra en konsepttraktor på Borgeby Fältdagar i Sverige. Denne traktoren kjører på biogass. Traktoren har en "dual-fuel" – motor som kan kjøre på ren diesel, eller en blanding av diesel og biogass. Når du kjører på biogass, genereres 70 til 80 % av motoreffekten fra biogass. Gassen føres inn i innsugningsmanifolden og forbrenningen startes i det en liten mengde diesel sprøytes inn i forbrenningskammeret.

Konsepttraktoren er basert på en N101-modell og er utstyrt med en 170-liters tank med biogass lagret under 200 bar trykk. Dette tilsvarer ca 30 liter diesel. Testing og utvikling av biogasstraktoren vil fortsette i samarbeid med flere samarbeidspartnere.



AdBlue-forbruket er om lag 3–5 prosent av drivstofforbruket

SCR-systemet krever bruk av tilsetningsstoffet AdBlue, som sprøytes inn i katalysatoren i eksosrøret. I Nord-Amerika er også tilsetningsstoffet markedsført under navnet DEF (Diesel Eksos Fluid). AdBlue samsvarer med standardene DIN70070 og ISO22241.

AdBlue består av 67,5 prosent vann og 32,5 prosent urea. Den lyse, eller lyseblå løsningen er ikke brennbar eller farlig for miljøet. Det er ingen spesielle restriksjoner for transport og lagring av væsken. AdBlue begynner å stivne ved minus 11 grader Celsius, men det vil ikke fryse med mindre det er utsatt for 25 minusgrader i mer enn 24 timer. Frost påvirker ikke sammensetningen av løsningen,

slik at den kan brukes som vanlig etter tining. Løsningen kan også skylles av med vann hvis den kommer i kontakt med hud, traktoren eller bakken.

AdBlue er tilgjengelig fra Valtra-forhandlere og drivstoffleverandører i 10 -, 20 -, 200 - og 1000-liters beholdere. For eksempel kan en 200 eller 1000-liters tank for AdBlue installeres med egen pumpe og slanger ved siden av en drivstoffpumpe, noe som gjør det praktisk å fylle opp med begge samtidig. Som med drivstoff, bør man sørge for å holde AdBlue ren, ettersom urenheter kan tette systemet og skade katalysatoren.

Valtra reduserer sine karbonutslipp

Valtra har redusert karbonutslippene sammen med logistikkselskapet DHL. Fra august og til slutten av fjoråret klarte Valtra å redusere utslippene av karbondioksid forårsaket av ekspressleveranser med totalt 270,16 tonn. Kampanjen videreføres og omfatter all ekspresslevering som DHL utfører for Valtra, primært leveranser av reservedeler.

Valtra var den første store industrielle klienten i Finland som deltok i DHL's GoGreen service. Dette går ut på å redusere utslipp av karbondioksid ved å planlegge kjøreruter og logistikk mer effektivt. Som en del av programmet, plantet DHL og Valtra trær på statsgrunn i Padasjoki, Finland, for å binde karbondioksid.

Savnet lukten av sagmugg

Tittelen er kanskje litt misvisende. Odd Bjørn Rønning er ikke sirkusartist. Derimot er hans artistiske talent knyttet til maskinsalg. Pensjonisten med salgsrekorder i fleng er tilbake i manesjen.

Mens den ene toogsekstiåringen etter den andre frivillig lar seg pensjonere, finnes det alderspensjonister som trosser alderen og fortsetter i tjenesten.

– Jeg pensjonerte meg egentlig da jeg var 69 år i 2007, sier Odd Bjørn Rønning.

I dag er 72-åringen igjen i full jobb.

– Det viste seg at det var alt for stille å gå hjemme, sier han.

Veteran

Vi treffer Rønning på Dyrsku'n i Seljord. Egentlig ikke helt tilfeldig. Dyrsku'n er definitivt å regne som hjemmebane for selgeren. I år er det 51. gang han bruker sitt salgstalent på det store landbruksmarkedet i Telemark.

– Jeg har skulka en gang – det var det året jeg pensjonerte meg, sier han.

Etter å ha tenkt seg om, modifiserer han skulkeuttalelsen.

– Det året gikk jeg rundt i gatene her og traff kjentfolk. På den måten solgte jeg for 400.000 det året, sier han.

Orientert

Han er kjent av "alle" i Vest-Telemark. For øvrig er han vel kjent av "nesten alle", mannen som har rekorden som mestselgende New Holland-selger 11 år på rad.

Derfor er det en kø av folk som vil treffe nettopp han på standen til Bergan Maskinsalg AS. Nå er det Valtra og Claas som gjelder. Der demonstrerer han med stor fagkunnskap selv de mest moderne datastyrte funksjonene på en Valtra Direct.

– Jeg klarer jo stort sett å følge med på utviklingen, sier han beskjedent.

Aage Bergan, daglig leder Bergan Maskinsalg, uttrykker det litt annerledes.

– Så fort Valtra kommer med en ny modell fra Finland, prøvekjører han den og setter seg inn i alle detaljer. Det er beundringsverdig, sier han.

Erfaring

Utvikling preger definitivt de årene Rønning har holdt på med maskinsalg. Første gang han var på Dyrsku'n, i 1959, solgte han Agria tohjulsstraktor og Solo motorsag.

– Da fikk jeg ikke lov til å være på innsiden av gjerdet. Kunne skremme dyra, forteller Rønning som har salg i genene tilbake til bestefars tid.

Det var faren og Odd Bjørn som i sin tid etablerte selskapet Rønning Maskin AS. Odd Bjørn var den gang bare unggutten.

– Naturtalent og erfaring er med på å gjøre ham til en enestående selger, sier Aage Bergan og smiler godt fornøyd når han forteller at Rønning har løftet Valtra til å være markedsleder i Telemark.



På Dyrsku'n sitter latteren løst.

– Skulle gjerne samarbeidet med flere 70-åringer som han, sier Bergan.

Ærlig

Da Odd Bjørn Rønning entret manesjen etter en kort pensjonisttilværelse, gjorde han det i samarbeid med en av sønnene sine, Bjørn Åge. Sammen etablerte de Rønning Maskinsalg AS og skapte liv i de nedlagte lokalene i hjembygda Neslandsvatn, der eventyret Rønning Maskin startet for mange år siden.

– Der selger vi alt av redskap og maskiner til jord- og skogbruk, reklamerer Rønning som i telemarksk beskjedenhet forklarer sin usedvanlige salgssuksess med:

– Det er viktig å være ærlig og ryddig og at du holder det du lover.

■ Kalle Seip
Fotos: Kalle Seip

Daglig leder i Bergan Maskinsalg AS, Aage Bergan, er glad for å ha fått med seg suksesselgeren Odd Bjørn Rønning på laget.



Odd Bjørn Rønning

- Superselger på 72 år – mange salgsrekorder
- Har i samarbeid med Bergan Maskinsalg AS løftet Valtra til å bli markedsleder i Telemark
- Eier og driver Rønning Maskinsalg AS sammen med sønnen Bjørn Åge
- Var med å etablere Rønning Maskin AS (nå eid av A-K Maskiner AS) som ung gutt
- Var på Dyrsku'n i Seljord for 51. gang i 2010

2841 km

Italiener kjørte sin nye traktor hjem fra Finland

Den Italienske melkeprodusenten Vladi Peresson hadde hørt at Valtra-fabrikken i Suolahti i Finland bygger traktorer i henhold til individuelle kundebestillinger, og at kundene er velkommen til å besøke fabrikken. Da Vladi Peresson besluttet å kjøpe en Valtra N142 Versu, var han også klar på at han ville kjøre den hjem fra fabrikken.

– Å kjøre traktor gjennom Europa er et morsomt eventyr, og samtidig får jeg se mye av mange land, forklarer Vladi Peresson.

Vladi's far Claudio drev gården med melkeproduksjon i Arta Terme i Nord-Italia mens Vladi dro til Finland for å hente sin nye traktor. Vladi fikk følge på reisen av søsteren Daniela, hans lokale Valtra-forhandler Guido

Ortis, vennene Paolo Stroili, Peter Stefanutti, Mirco Gigliani og Elena Bressani, samt AGCO Italias produktsjef for Valtra; Franco Scorsi. Alle med unntak av Daniela og Elena byttet på å kjøre. Teamet hadde med en campingbil som førerne kunne sove og hvile i mellom skiftene.

Reisen begynte i Suolahti 2. august klokken 11:30. Den nye Valtra Versu N142 ble levert med en 40 km/t transmisjon. Ruten gikk gjennom Sør-Finland, Estland, Latvia, Litauen, Polen, Tsjekkia, Slovakia, Ungarn og Østerrike før de nådde Italia. Underveis besøkte de Valtra-importører- og forhandlere, samt hovedkontoret for den polske bondelagsorganisasjonen. Dusinvis av intervjuer ble gitt til aviser, tv og radio, og teamet fikk mye støtte og oppmuntring fra både bønder

Reisen ble foretatt av åtte personer: Franco Scorsi, Vladi Peresson, Daniela Peresson, Elena Bressani, Mirco Cigliani, Peter Stefanutti, Paolo Stroili og Guido Ortis.



Å kjøre Valtra N142 Versu gjennom hele Europa var en behagelig opplevelse takket være det avfærede og lydisolerte førerhuset.

og bilister. Peresson samlet også inn flere tusen euro til barnehjemmet "Kopa ar mums" i Latvia.

Den siste 140 kilometer lange etappen fra den østerrikske grensen og hjem foregikk høytidelig i en konvoi av traktorer kjørt av naboer og kollegaer. Den 2841 kilometer lange turen ble kjørt på sju dager. Valtra N142 Versu brukte 1 090 liter drivstoff på turen, noe som tilsvarer et gjennomsnittlig forbruk på 14,5 liter per time. Den totale kjøretiden var 75 timer. Traktoren fungerte perfekt hele tiden, og kjørekomforten ble rost av alle sjåførene.

– Vi så mange steder, og møtte vennlige mennesker under vår reise gjennom Europa. Nå er ferien over for oss alle, slik at vi kan begynne å arbeide med vår nye traktor, sier Daniela Peresson hjemme i Arta Terme.

■ Tommi Pitenius



EcoPower

Systemet som sparer drivstoff

Bonden må kontinuerlig finne nye måter for å kutte utgifter. I 1998 lanserte Valtra som den første produsenten en traktor som hadde en virkelig drivstoffbesparende funksjon. Dette var de seksylindrede Valtra Valmet 8350 EcoPower (135 hk/1800 o/min, 650 Nm/1100 o/min). Denne modellen ble det solgt 3500 av på verdensbasis. I 2001 kom den firesylindrede Valtra EcoPower 6750 (105 hk/1800 o/min, 530 Nm/1150 o/min), som ble solgt i 4500 eksemplarer. Disse traktorene har senere blitt erstattet med den firesylindrede N-serien (124 hk) og den seksylindrede T-serien (173 hk).

AGCO Sisu Power-motoren

Grunnlaget for utviklingen av traktorer med lavere motorturtall var den kraftige og pålitelige AGCO Sisu Power-motoren, som brukes i Valtra's traktorer. Sisu-motorene er svært pålitelige. I tillegg har de høyt dreiemoment og lave servicekostnader. Ideen var å senke turtallet fra 2 200 til 1800 o/min som det mest effektive turtallet, på motorer med intercooler. Ettersom en lavturtalls motor har et høyt dreiemoment ved relativt lavt turtall og over et bredt turtallsområde, reduseres belastning og slitasje.

En kombinasjon av to traktorer

Dette er på mange måter to traktorer i én. En av EcoPower's egenskaper er at føreren kan skifte mellom økonomiske Eco-modus og standard Power-modus. Valtra har globalt solgt



Takket være et godt system og fornuftig kjøring spares 10–15 prosent drivstoff.

mer enn 5 000 EcoPower-modeller (8 % av totalproduksjonen) de siste syv årene. En EcoPower-modell som brukes i Eco-modus, sparer 10–15 prosent drivstoff. Gjennomsnittlig stempehastighet er 20 prosent lavere enn på en konvensjonell motor. Takket være våte sylinderforinger og intercooler kunne Sisu Power utvikle motorene til ytterligere et langt liv.

Albert de Kleine (Heteren, Nederland)

har brukt sin Valtra T151 EcoPower siden november 2007.

– Vi er svært fornøyd med vår traktor. Vi bruker den mye både sommer og vinter, med et gjennomsnitt på 70–80 timer i uken. Fordi vi bruker traktoren mye, tror vi det er en stor fordel at den har en styreenhet for drivstoffbesparelse. EcoPower-modus er nesten alltid på, slik kan vi spare 10–15 prosent drivstoff. Vi bruker traktoren til skogsdrift. Takket være den kraftige motoren på 163 hk er den en svært effektiv traktor. Vi har allerede kjørt på den 3 900 timer. Vi utfører flishugging (inklu-

dert hard poppel) og stubbefresing for våre kunder over hele Nederland. Når vi utfører jordbearbeiding, kan vi slå av Eco-modus etter behov.

Gerrit Van de Werf (Creil, Nederland)

har brukt sin Valtra N111 EcoPower i to og et halvt år.

– Jeg er veldig fornøyd med traktoren min. Min forhandler hevder at jeg er den traktorfører som kjører mest økonomisk i dette området. Jeg bruker min Valtra N111 til transport av tulipaner og iriser, samt til pløying og mange andre formål. Traktoren bruker et gjennomsnitt på 7–9 liter drivstoff per time ved et turtall på 1 300 til 1 400 o/min. Før jeg kjøpte Valtra N111 EcoPower, hadde jeg en EcoPower Valtra 6750. Dette var en god traktor som jeg hadde i fem år. Den største fordelene med Valtra's traktorer er det romslige førerhuset og de praktiske løsningene og funksjonene jeg har lært å kjenne i de senere årene. Jeg ser økonomisk kjøring som et spill. Når du letter på gasspedalen, bremser i rett tid, og deretter akselererer forsiktig, kan du spare mye drivstoff – og selvfølgelig penger. Traktoren varer også lengre.

Gerrit van de Werff er en økonomisk traktorfører. Han har en Valtra N111 EcoPower og bruker alltid Eco-modus.



Bernd og Florian Hillen (Essen, Tyskland)

kjører T140e på deres gård med melkeproduksjon. De har 100 melkekyr og 120 ungdyr samt har to store driftsbygninger med griseproduksjon. Etter anbefalinger fra Helmut Backhaus besluttet far og sønn å kjøpe en Valtra T140e. Før de bestemte seg prøvde Florian traktoren grundig. Han opplevde at traktoren har stor ytelse med en sterk motor kombinert med et romslig førerhus som gir utmerket sikt i alle retninger. Dessuten har traktoren en solid konstruksjon.

– Valtra T140e utfører arbeidsoppgavene lett på et lavt motorturtall, ofte ikke mer enn på 1,200 o/min. Du trenger rett og slett ikke å øke motortallet mer. Vi forteller alltid de unge som jobber hos oss at du oppnår samme kapasitet og trekraft ved lavere turtall. Vi testet traktoren under såing av korn med frontmontert jordpakker. Det fungerte bra, delvis pga. at det var sandjord. Traktoren brukte 9,8 liter drivstoff i timen ved 1,400 o/min og 540 PTO-hastighet, uttaler Florian.

Florian bruker litt matematikk for å forklare hvorfor han er en tilhenger av Ecopower-traktor og sier videre:

– Når traktorer brukes normalt, vil de vare ca. 10,000 driftstimer. Jeg tror at når du kjører en traktor som bruker unødig mye drivstoff, så taper du penger. Hvis du for eksempel kjøper en traktor som bruker 4 liter



Albert de Kleine bruker traktoren mye. Han reduserer kostnadene ved å trykke på Eco-bryteren.

mer drivstoff pr. time enn en Valtra-traktor, så vil dette jo utgjøre 40,000 liter mer drivstoff i løpet av traktorens levetid.

– Dersom man går ut fra en pris på € 1,13 pr. liter, så har du bare her tapt drøye € 40,000. Dette er jo for dumt selvfølgelig. Jeg vil jo ikke kjøre traktor bare for å kjøre traktor. Jeg vil tjene penger og derfor kjøper jeg en Valtra.

■ Annelies Bakker
Photos: Annelies Bakker

Nytt passasjersele for N- og T-serien

N- og T-serien er nå tilgjengelig med et nytt passasjersele. Det komfortable setet har rygg, er utstyrt med sikkerhetsbelte og oppfyller alle myndighetenes krav. Setetrekket er laget av samme slitesterke materiale som den tidligere utgaven. Rengjøring av trekket er enkelt.

Det nye passasjerselet er festet på samme måte som den forrige utgaven, slik at det enkelt kan ettermonteres i eldre traktorer. Tilsvarende kan nye traktorer fortsatt leveres med den tidligere setemodellen, som tar noe mindre plass i førerhuset enn det nye setet.



Dieseltank i stål leveres nå til N-serien

De utmerkede skogsegenskapene til N-serien kan nå bli ytterligere forbedret ved å spesifisere traktoren med drivstofftank av stål. Den fabrikkmonterte tanken rommer 150 liter, og gir god beskyttelse mot skarpe greiner, stubber og steiner. Tanken er montert på venstre side av traktoren og inkluderer også en verkøytasse. Drivstofftanken reduserer ikke traktorens bakkeklaring.

Den nye ståltanken er tilgjengelig på N-serien's Versu- og Direct-modeller. På HiTech er tanken som før beskyttet av stålrammen. Utstyrt med ståltank, er Direct den første trinnløse traktor som er konstruert for bruk i skogen. Den kan også leveres med veiavhengig kraftuttak for hjuldrift av tilhengere, en spesiell skogshytte, TwinTrac vendbar førerplass, turbinkløtsj, skogsdekk, 160 l/min hydraulikk, smale baksjærmer, skogsfelger og mange andre løsninger tilpasset skogsdrift.

Eco-systemets fordeler	Power-modus gir
- Nominelt turtall 1 800 o/min - Drivstoffbesparing opp til 10 % - Rolig og stille gange - Lavere stempelhastighet – lengre levetid - Stort dreiemoment også ved lave turtall	- Tilnærmet den samme effekten pluss en funksjon for ekstraeffekt - Nominelt turtall 2 200 o/min - Transport boost – ekstraeffekt 11 hk (8 kW) - Maksimalhastighet 50 km/t eller 40 km/t - EcoSpeed er mulig 1 000 o/min kraftuttak
Eco-modus	Power-modus
- Jordbearbeiding - Allsidig arbeid - Varierende arbeid - Under arbeid der kraftuttakshastigheten er lavere enn 540 o/min	- For tungt arbeid der kraftuttaket brukes - Høye hastigheter - For arbeid der det fordres store oljemengder



Jürgen Bongard har hugget flis med sin S352 i nesten 1 000 timer

Jürgen Bongard har brukt sin S352 i nesten tusen timer og er allerede imponert over det lave drivstofforbruket og effekten fra SCR-motoren. AdBlue-forbruket er lavere enn forventet, og fylling er enkelt.

SCR-teknologien sparer drivstoff

Sauerland, en region i Nordvest-Tyskland sør for Ruhr-dalen, er kjent for sine skoger, fjell og villmarksområder. Turister kommer hit om vinteren for å dyrke alpin- og langrennsporten, om sommeren kommer mange for å gå fotturer i skogen. Regionens landbruksøkonomi er også i stor grad basert på naturressurserne, særlig fra skogen.

– Jeg har allerede brukt min Valtra S352 i 850 timer til flishugging, og reduksjonen i drivstofforbruket i forhold til min forrige traktor har vært klart merkbar. Selv om den nye traktoren har mer krefter enn den forrige, har jeg aldri brukt så lite drivstoff, forteller entreprenøren Jürgen Bongard.

Bongard produserer flis for kunder innen en radius på hundre kilometer fra sitt hjem i landsbyen Neuenrade-Blintorp. Hans traktorer går vanligvis vel 2 000 timer i året, men den store snømengden sist vinter reduserte antall arbeidstimer. De fleste av Bongard's kunder er skogeiere, og den gjennomsnittlige kontrakten er på 100–3 000 kubikkmeter flis.

– Jeg har gjort dette i 15 år, de siste 10 årene har det vært min viktigste jobb. Jeg har aldri annonsert mine tjenester, med mindre du regner et høyt nivå av kvalitet og effektivitet som reklame, smiler Bongard.

Opprinnelig hadde ikke Bongard mye konkurranse innen flishugging, men i det siste har flere entreprenører startet opp. En av Bongard fortrinn er at han har basert sin virksomhet helt på flishugging. Mange av de andre har også en gård der annet arbeid må skjøttes. Bongard er i stand til å tilby sine kunder fordelene av fleksibilitet, og slike plutselige arbeidsoppgaver som kalving eller snødekte veier forstyrrer ikke flishuggingen.

– Jeg begynte hugging av flis som en deltidjobb. Min første maskin var en liten håndmatet hugger. Jeg har siden brukt ulike traktorer og en lastebil. Etter år 2 000 har dette vært min viktigste jobb. Valtra S352 er den beste traktoren som jeg noensinne har brukt til dette arbeidet, forteller Bongard.

Valtra S352 og en stor Jenz flishugger har en samlet totalvekt på hele 26 tonn. Kapasiteten på dette utstyret er så stor at Bongard som oftest overlater flistransporten til kunden eller en annen entreprenør. Når det produseres opp til 100 m³ flis per time, er det viktig at logistikkjeden fungerer også.

Sterk motor

Bongard gir mye ros til S352 og motoren spesielt. Den er selvsagt sterk og har et høyt dreiemoment, men den er også ekstremt seig og takler de største toppbelastninger. Rundt



Jürgen Bongard har spesialisert seg på flishugging de siste 10 årene. Hans maskiner produserer flis 2 000 timer i året.

400 liter drivstoff konsumeres i løpet av en typisk 10-timers dag, noe som Bongard sier er en utmerket prestasjon.

– AdBlue-forbruket er overraskende lavt, rundt én prosent av drivstofforbruket. Jeg tilkalte min forhandler Hubertus Krengel for å sjekke at alt var ok, og han bekreftet at AdBlue-forbruket var vanlig for disse forholdene, forklarer Bongard.

Bongard har en 1 000-liters AdBlue-tank ved siden av dieseltanken utenfor traktorgarasjen. AdBlue-tanken har en elektrisk pumpe som gjør det enkelt å fylle opp tanken på traktoren.

– En 1 000-liters tank er stor nok til at jeg bare behøver å skifte den et par ganger i året. Jeg bestiller AdBlue fra samme sted som jeg kjøper diesel. Begge leveres dagen etter bestillingen: Den gamle, tomme AdBlue-tanken skiftes ut med en ny, full tank. Det kunne ikke vært enklere, avslutter Bongard.

■ Tommi Pitenius



S-serien er den mest drivstoffeffektive traktoren i sin klasse

S-serien forbruker opptil 17 prosent mindre drivstoff enn konkurrerende modeller

Drivstoffeffektiviteten på Valtra's S-serie og tilsvarende AGCO-traktorer er nylig blitt målt av flere uavhengige instanser. Ifølge disse testene var drivstoffeffektiviteten i S-serien best i klassen.

I en test utført av University of Nebraska, ble en AGCO DT – identisk med S-serien – sammenlignet med fem konkurrerende traktorer i forskjellige klasser. De andre traktorene var modeller med powershift eller trinnløs girkasse.

Drivstofforbruket på Valtra S-serien var alltid lavest, uavhengig av effektklasse eller konkurrent. Fordelen i favør av Valtra varierte fra 3,8 til 17,2 prosent. Rekkefølgen i effektklasser var også alltid den samme. Valtra bruker minst drivstoff, og rekkefølgen til de konkurrerende traktorene var den samme, uavhengig av klasse.

Testene målte forbruket i gram per kilowattime på kraftuttaket. Testene tok ikke hensyn til forbruket av AdBlue, som er påkrevd i SCR-motorene på Valtra S-serie. AdBlue-forbruket utgjør 0,1 til 4 prosent av det totale drivstofforbruket, og prisen på AdBlue er omtrent som for diesel. Likevel; selv om AdBlue-forbruket legges til drivstofforbruket, endres ikke det generelle bildet.

SCR-teknologi sparer penger

Valtra S-serie var den første traktoren i verden til å ta i bruk SCR-teknologien (Selektiv katalytisk reduksjon), et system som effektivt reduserer eksosutslippet. Teknologien

hadde allerede vært brukt i lastebiler i mange år. Systemet sprøyter en oppløsning av urea og vann inn i eksosen før katalysatoren. Resterende nitrogenoksid fra den optimaliserte forbrenningen omdannes deretter til ufarlig vann og nitrogen.

En drivstoffreduksjon på rundt ti prosent betyr innsparter penger. Avhengig av antall driftstimer og type arbeid er de årlige drivstoffutgiftene med S-serien vanligvis tusenvis av kroner lavere enn med et konkurrerende merke.

Tysk test noterer 16,6 prosent lavere drivstofforbruk

DLG er en respektert tysk organisasjon som fremmer tekniske og vitenskapelige

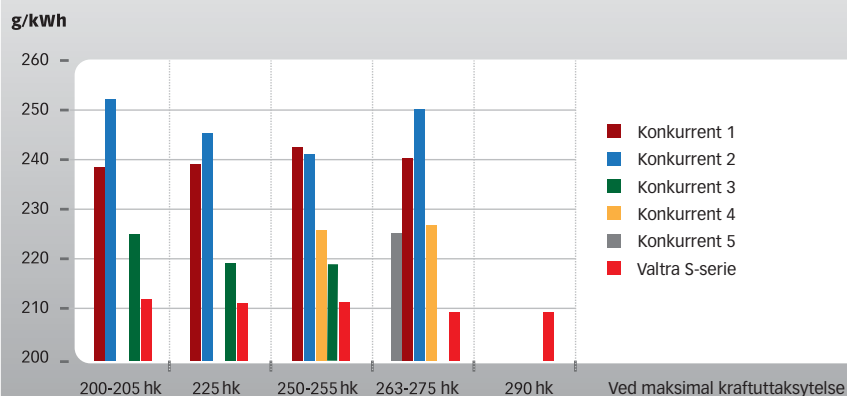
fremskritt. De har nylig gjennomført en test der en

Massey Ferguson 8600 oppnådde et rekordlavt drivstofforbruk. MF'en er en "fetter" til Valtra S-serien, og utstyrt med samme motor. Avhengig av oppgaven, var forbruket 10 til 20 prosent lavere enn hos konkurrentene i testen. I gjennomsnitt var forbruket på S-serien 16,6 prosent lavere enn for tilsvarende konkurrerende modeller.

Under testen ble traktorene brukt til et bredt spekter av feltarbeid, både med 60 prosent effektutnyttelse og på full effekt. Drivstofforbruket ble målt i både liter per hektar og gram per kilowattime.

■ Tommi Pitenius

S-seriens drivstofforbruk sammenlignet med konkurrenter



Individuelle traktorer produsert av individua

Møt våre medarbeidere

Katja Laitinen står klar når traktoren kommer ut av overflatebehandling midt på samlebåndet. I løpet av snau 20 minutter har Katja mange oppgaver som skal utføres på traktoren. Hun skal fjerne maskeeringen som er benyttet under lakkeringsprosessen, smøre alle fettnipler og tilpasse håndbrems cylinderen. Under førerhuset skal hun montere braketter og lydisolering.

Samlebåndet der Katja arbeider er det siste i kjeden, og har blitt fullstendig omorganisert i sommer. De eksakte delene som kreves for hver enkelt traktor leveres av automatiserte vogner fra lagringsområdet. Dette eliminerer behovet for at Katja selv må finne fram delene, noe som reduserer risikoen for menneskelige feil og forbedrer effektiviteten.

Katja bor rundt 20 kilometer fra fabrikk. Fritiden benytter Katja blant annet til å plukke bær i skogen.



Ville Suihkonen arbeider i R&D (Forsknings- og Utviklingsavdelingen) med å utvikle bremsesystemer, foraksler og styresystemer. Hans jobb innebærer jevnlig kontakt med underleverandører, samt å definere kravene for komponenter og systemer.

I løpet av sin fritid besøker Ville ofte familiens gård 80 kilometer fra Suolahti. Hans fetter driver en gård med melkeproduksjon, med to melkeroboter og 120 kyr. Av og til tar Ville med seg en traktor fra R&D for å teste den under praktiske forhold. Gårdens egen traktorflåte består av en T170, en M150, en 6800, en 2105 og en 705.

I tillegg til gårdsdrift, spiller Ville volleyball i andre divisjon.



Martti Peura maskinerer husene for vendegir, drivverk på foraksel, kraftuttak og powershift, samt akselhylser. Dette arbeidet går over tre skift; morgen, ettermiddag og kveld. Arbeidsstykkene som har form som esker, plasseres i en jigg og mates inn i en automatisert FMS (Fleksibelt Maskinerings System). FMS bearbeider stykket ferdig i fire forskjellige stadier, og kan også vaske det etter behov. Martti har jobbet i avdelingen for transmisjoner i 36 år.

Matti bruker mye av sin fritid til jakt og hundeevl. Han er også dommer på hundeutstillinger.



lister



Jussi Puttonen pakker reservedeler som skal sendes til utlandet. Andre ansatte samler ordrene fra lageret og bringer dem til Jussi og hans kollegaer. Reservedeler sendes ut hver dag til alle deler av verden.

Ved siden av den viktige jobben dyrker Jussi 32 hektar med korn og høy i Laukaa. Jussi selger høyet til gårder i nabolaget. I ferier og helger tar Jussi hånd om eiendom og avling, og tilbringer flere hundre timer på sin Valmet 565 firehjulstrekket. Gården har også 37 hektar med skog. Jussi's bakgrunn som bonde hjelper ham til å forstå kundens behov også i arbeidet med reservedeler:

– Jeg vet hva det betyr når en ekspresslevering sårt trengs et sted i verden.

Jussi familie består av hans kone Elina og den 2 år gamle datteren Iida.

Kim Kytöpuuro er en del av teamet som monterer tilleggsgutstyr bestilt av kunder. Dette skjer helt i starten av samlebandet. Mye av hans arbeid består i installasjon av trykkluftutstyr. Selv om de fleste av delene er satt sammen til enheter på forhånd, utføres selve monteringen langs linjen i ulike stadier. For eksempel, den pneumatisk bremsen og den pneumatisk Aires foraksselfjæringen på T-serien installeres på forskjellige steder på samlebandet. Kim er også ansvarlig for å montere kraftuttak foran.

Kim bor på landsbygda omtrent 10 kilometer fra fabrikk. Hjemme har Kim tre sønner på 4, 5 og 8 år. Hans kone arbeider også på Valtra, i avdelingen for reservedeler. Helt siden han var gutt har Kim vært interessert i klassiske amerikanske biler. Han kjører for tiden en restaurert 1960 Chevrolet Impala; han er i gang med restaureringen av en 1975 Impala, og han har et par prosjekter i kø.



Johanna Herlevi vinner Europamesterskapet

Valtra Shell Pulling Team's fører **Johanna Herlevi** tok hjem seieren i Pro Stock 3500-kategorien i det europeiske mesterskapet i traktor-pulling i Hörby, Sverige i september. Teamets suksess ble kronet med at hennes bror **Matti Herlevi**, tok bronsemedaljen. Andreplassen gikk til en annen Valtra, den fra det nederlandske laget Next Sensation. Totalseieren i Europacupen gikk også til Next Sensation, som tok det nederlandske mesterskapet med på veien. Den sterke innsatsen fra Valtra Shell Pulling Team mot slutten av sesongen ble avbrutt når finalearrangementet ble avlyst på grunn av regn. Teamets Sigma Power-traktor endte på fjerdeplass, Caesar sjette og Doris åttende på den totale poengoversikten.



Nytt forum for Valtra-fans

Valtra har åpnet en ny felles nettjeneste for alle Valtra's eiere og fans. Målet med tjenesten er å samle Valtra-fans over hele verden. "My Valtra" er et sted hvor folk kan dele historier, bilder og videoer fra forskjellige miljøer og hendelser fra alle land der de bruker Valtra.

Tjenesten gjør det også mulig å dele sine erfaringer med andre brukere, vise bilder, og å kommentere og rangere historiene. Brukergrunnsettet er et kart over verden der besøkende kan se hvor andre Valtra-fans er plassert.

Alle som registrerer seg på tjenesten før utgangen av året vil delta automatisk i trekningen av en premie. Så registrer deg, fortell din historie, og bidra til å utvide Valtra-verdenen!
www.myvaltra.com



*– Jeg var her først!
Reinsdyr er ikke sjelden
å møte på veien til Lokka.
De kjørende må gi plass.*

Reinsdyr-oppdretteren og reiselivs-entreprenøren Raimo Mattila valgte en ny Valtra N92 HiTech til sine arbeidsoppgaver i og rundt byen Sodankylä i finsk Lappland. Mattila er et fint eksempel på en allsidig landsens entreprenør, så det var viktig at traktoren kunne brukes til et bredt spekter av oppgaver. I tillegg til reindriften, bruker Mattila traktoren til jordbruk og skogbruk, diverse entreprenørvirksomhet, og til arbeidsoppgaver relatert til turisme.

På den ene siden av fjellet åpner det seg en spektakulær utsikt mot en opalblå sjø. Uten fjelltoppene i horisonten ville det vært umulig å si hvor landskapet slutter og himmelen begynner.

Ved siden av innsjøen brummer en 2009-modell Valtra N92 HiTech. I vannkanten arbeider en tettbygd mann med opprullede skjorteermene med å sjøsette en liten fiskebåt. Uten hans 101-hestekrefters sterke følgesvenn, ville arbeidsdagen for reinbonden og reiselivs-entreprenøren Raimo Mattila vært ganske annerledes.

– Jeg tilbyr guidede båtturer for turister og sportsfiskere, og denne traktoren gjør det enkelt å flytte båten fra en innsjø til en annen,

Raimo Mattila driver med avl av rein, leier ut hytter

Valtra's allsidighet kom

forklarer Mattila, som bor i den lille landsbyen Lokka i nærheten av Sodankylä.

Business på villmarkens premisser

Lokka er et populært turmål for natursøkende turister fra hele Europa, ettersom landsbyen ligger ved den spektakulære Urho Kekkonen nasjonalpark. Fra vår til høst kommer mange turister for å nyte stillheten i villmarken rundt Lokka, og Mattila-familien er glade for å kunne tilby de besøkende overnattinger, måltider og guiding.

– Vi får mange besøkende, spesielt fra Sentral-Europa og Storbritannia, sier Mattila.

Mattila-familien leier ut og formidler hytter til turister som er interessert i fotturer, fiske, jakt, sopp- og bærplukking i den uberørte naturen i Lappland. I tillegg til innkvartering, tilbys også catering, transport og lokal guiding. For eksempel tar Raimo Mattila med seg laksefiskere på guidede turer på elven Luiro som renner gjennom landsbyen hans.

Den nye Valtra'en kommer til nytte i turistsesongen. Brensel for å varme opp badstuene må transporteres til hyttene, og båten må transporteres fra en innsjø eller elv til en

annen avhengig av spesielle ønsker fra den besøkende.

Til tross for hans vide spekter av virksomhet, er Raimo Mattila først og fremst en reinsdyrbonde. Følgelig lever og arbeider han i takt med årstidene, ettersom hans oppgaver følger disse.

4WD og turbinkløtsjen brukes mye

Mattila har nesten like mange oppgaver for sin traktor som Lappland har lyse sommeretter. Om vinteren, når reinsdyrene hans streifer rundt på vinterbeitene i villmarken langs grensen mot Russland, arbeider Mattila i skogen og som entreprenør med forskjellige vedlikeholdsoppgaver.

– Jeg har en avtale med skogselskaper og flere hytteiere om snørydding om vinteren, forklarer Mattila.

Snøbrøyting nord for polarsirkelen er ingen enkel oppgave. Veiene er ofte smale, snømengdene er enorme, og det er store høydeforskjeller.

– Firehjulstrekk er avgjørende for å komme opp bratte stigninger. Jeg liker at inn- og utkobling kan skje i fart på min nye Valtra,

Avstandene i Lappland er lange, og høydene i terrenget varierer betydelig. Firehjulstrekk gjør kjøring enkelt, selv i bratte bakker.





Arbeidstiden med en flokk følger en årlig syklus for reinsdyrene. Øremerking av reinsdyrkalvene skjer midt på sommeren og omfatter to ukers intensivt arbeid.



og guider turister i villmarken i finske Lappland

mer til sin rett i Lappland



Traktorer kan benyttes til en rekke oppgaver i de ville skogsområdene i Lappland. Raimo Mattila stoler på sin Valtra N92 HiTech i sin turistindustri og benytter den for eksempel til transport av fiskebåter.

legger han til.

Med vårens ankomst følger jordbearbeiding og produksjon av fyringsved. Om sommeren skal høyet berges for å gi fôr til reinen om vinteren. Når høsten kommer må reingjerder repareres. Til denne jobben er Valtra N-serien spesielt godt egnet, den smyer seg smidig fram mellom de lave furutrærne. Gjerdestolper kan transporteres enkelt på gaffelen på frontlasteren. For å stramme gjerdetråden er likevel en ATV enda mer praktisk.

– Mye av dette arbeidet kunne jeg ikke klart uten frontlaster. Den er viktig for å løfte og bære baller og sekker, for ikke å snakke om til snørydding. Turbinkløtsjen gjør frontlasterarbeid og skogskjøring enkel, med eksepsjonelt myk igangsetting – og garantert uten å kvele motoren, kommenterer Mattila mens han kjører en gjerdestolpe ned i bakken.

Utmerket service når det trengs

Reinbondens traktor må takle et bredt spekter av forhold og arbeidssituasjoner. I 2009–2010 opplevde Finland en usedvanlig kald og snøråk

vinter. Temperaturen i Lokka falt til tider ned mot minus 40 grader Celsius, og så sent som i mars var det over en meter med snø.

Den harde vinteren viste at selv Valtra-traktorer krever spesielle tiltak for å fungere under arktiske forhold

– Jeg burde ha spesifisert traktoren med drivstoff-forvarmer da jeg kjøpte den, innrømmer Mattila.

Den ekstreme kulden hadde også stor innvirkning i sørlige områder av Finland.

– Jeg er sikker på at serviceapparatet har fått en bedre forståelse for de typer problemer vi har å forholde oss til her hver vinter, sier han med et smil.

Før han kjøpte sin Valtra N92 HiTech, hadde Mattila to andre Valtra-traktorer, som overbeviste ham om merkets egnethet for arktiske forhold.

– Den viktigste funksjonen i hvilken som helst maskin her oppe er pålitelighet, fordi avstandene er så store. Heldigvis for meg er den nærmeste serviceteknikeren ikke så langt unna, bare 100 kilometer, sier Mattila



Høsten er en travel tid for reinsdyrgjeter, da gjerdene må repareres før samlingen av reinsdyrene begynner i oktober. Utstyr til gjerdene kan enkelt transporteres med traktor. Turbinkoblingen er til stor hjelp ved arbeid med frontlaster og ved kjøring i skogen.

mens han peker i retning av veien mot Sodankylä

Landsbyen Lokka ligger 86 kilometer fra sentrum av Sodankylä. Til tross for den generelle påliteligheten på Valtra's traktorer, har Mattila ikke vært helt uten problemer.

– Når jeg har hatt behov for reparasjoner, har Valtra demonstrert effektiviteten av sitt servicenettverk. En gang kom de for å hente traktoren mindre enn to timer etter at jeg hadde ringt. Mattila minnes dette med en latter.

Mens jeg står her i en avsidesliggende landsby langt mot nord, omgitt av villmark, skjønner jeg at to timer må betraktes som en respektabel responstid.

■ Riina Mäentausta
Photos: Tuula Lampela

På kort tid har den nye Valtra-forhandleren i Hordaland, Gule's Mek. & landbruksverkstad, befestet traktormerkets allerede gode posisjon.

Selvsagt skinte sola den dagen da Valtra-importør Lantmännen Maksin AS gjorde sitt inntog i den vakre bygda Øystese et godt stykke inn i Hardangerfjorden. Gule's Mek. & landbruksverkstad, den nye Valtra-forhandleren, er en vel aktet bedrift som er kjent langt utover bygdas grenser.

– Faren min, **Josef Gule**, startet med verkstedvirksomhet i huset vi bodde i allerede i 1967, forteller dagens eier og daglige leder, **Ole Johnny Gule**.

Utvikling

En veldrevet bedrift vokser naturlig nok i løpet av 43 år. Da Ole Johnny overtok rattet, utvidet han bedriftens portefølje.

– I 1992 startet vi med jernvarehandel og kjøpte i 1996 stedet der verksted og butikk ligger i dag, sier sjefen.

Da Lantmännen Maskin for en tid siden var på jakt etter en forhandler, var Gule's Mek. & landbruksverkstad den første de kastet sine øyne på – et kast som ga napp umiddelbart.

Selgeren viktig

Gule's Mek. & landbruksverkstad hadde verksted, mekanikere og butikk. Men ikke noe traktormerke.

– Å få tilbud om å være forhandler for et av de fire største merkene, passet oss godt, sier Gule.

Om grunnen til at akkurat Gule's ble spurt, svarer han beskjedent:

– Selger **Tor-Bjørn Kolltveit** er nok en viktig grunn.

Ville være med

Vi befinner oss nemlig i Kolltveits hjembygd, en bygd som ligger geografisk langt unna Rogaland. Der var Kolltveit lenge Valtras svært respekterte selger. Men avstanden fra



Valtra blomstrer

hjem til jobb ble så stor at han i en periode valgte seg annet arbeid.

Kolltveit selv var ikke i tvil da Valtra igjen kom på banen.

– Dette ville jeg være med på, sier han og begrunner det blant annet med at han kjenner Lantmännen som en seriøs og solid aktør og en trygg samarbeidspartner.

– Ikke minst er det viktig at Valtra er med i Lantmännens portefølje, et merke med høy kvalitet som jeg vet at kundene setter pris på, sier Kolltveit.

Erfaring og kompetanse

At Kolltveit kjente produktene fra før, er selvsagt en fordel. Men som Lantmännen-forhandler står Gule's ikke alene.

– Våre mekanikere er erfarne og svært kompetente. Men i tillegg har vi gjennomgått kurs og fått god veiledning gjennom Lantmännens-systemet. Og når vi lurar på noe, spør og graver vi, forteller Gule som for å overkomme et geografisk stort distrikt både

har service-mekanikere med base i Øystese og et servicepunkt Austreim nord for Bergen.

– I tillegg planlegger vi å etablere et servicepunkt på Voss som kan sikre at kundenes akutte behov blir tatt hånd om, sier han.

- Gule's Mek. & landbruksverkstad er ny Lantmännen-forhandler i Hordaland
- Gule's ligger sentralt i Hardangerfjorden i Kvam kommune
- Virksomheten holder til i et industribygg på Evjo i Øystese
- Bygget inneholder både produksjonslokaler og butikk
- Gule's har som mål å være en lokal leverandør av varer og tjenester til industri, landbruk, håndverkere og private



Gule's har 12 ansatte og dekker 25 kommuner i Hordaland og en i Sogn.

i Hardanger

Tilbakemeldinger

Øystese ligger som et geografisk midtpunkt i Hordalands nye forhandlers nedslagsområde. Ikke mindre enn 26 kommuner i Bergens-regionen, Nordhordland, Modalen, Voss og Hardanger er innenfor Gule's ansvarsområde.

– Vi tilbyr også Gulen i Sogn vår kompetanse og service, sier Gule som mener at utsiktene til å øke markedsandelen – som i dag ligger på landsgjennomsnittet – bør være gode.

– Valtra er et aktet merke her i Hordaland. Vi skal sørge for å opprettholde merkets gode posisjon. Målet er at våre kunder ikke skal ha nedetid. Når vi nå har samlet alle krefter – fra salg av traktorer og Lantmännens øvrige redskapsportefølje til et vel utbygd serviceapparat her i Øystese – skaper det en helhet som kommer kundene til gode. De positive tilbakemeldingene vi har fått fra omgivelsene bekrefter det, sier han.

■ Kalle Seip
Foto: Kalle Seip og Connie Langeland



Johar Linga, Roy Tolo og daglig leder Ole Johnny Gule utgjør noe av det kompetente mekanikerlaget som skal sikre at Valtra-kunder forblir fornøyde.



Selger Tor-Bjørn Kolltveit og servicemekaniker Tarjei Aalvik utgjør "uteteamet" som alle Valtra-eiere – og kommende Valtra eiere – Hordaland vil få et nært forhold til.

De franske oversjøiske koloniene Martinique og Guadeloupe har henholdsvis ca. 400 000 og ca. 400 500 innbyggere, og er en del av øygruppen Antillene i Det karibiske hav. Den geografiske plasseringen av disse øyene mellom Krepsens vendekrets og ekvator gir dem et gunstig klima for dyrking av frukt og sukkerrør.

Hvert år eksporterer Martinique og Guadeloupe mer enn 300 000 tonn bananer til EU. Denne jordbruksproduksjonen har nå fått anerkjennelse verden over som en modell for modernisering og innovasjon i møte med den internasjonale konkurransen.



Valtra er "topp banana" i Karibien!

Valtra traktorer brukes i alle klimatiske soner, fra det frosne landskapet i det polare nord, til den trykkende varmen i tropene.

Basert på Martinique, satser firmaet FIBandCo på bedre utnyttelse av bananplanten. Dette innovative selskapet arbeider med en teknikk som ikke finnes andre steder i verden: Ved hjelp av en miljøvennlig prosess utnytter de den fiberrike naturressursen bananplanten er. På sine plantasjer forvandler FIBandCo den fiberrike "stammen" til et bemerkelsesverdig høykvalitets materiale som er merkevarebeskyttet under navnet Green Blade. Green Blade består av 100 % naturlige fiber, og brukes til forskjellige produkter som møbler, gulvplanker og termisk isolasjon.

Valtra-traktorer på en bananplantasje på Martinique

Fabrikken der bananfibrene behandles ligger i byen Ducos og utgjør en del av komplekset Exploitation Agricole Rivière la Manche, som produserer bananer og sukkerrør. Bananplanten er en urt som kuttes ned etter at banan-klasene er høstet. Til nå har denne naturressursen gått til spille, men med teknikken som nå brukes av FIBandCo kan fibrene utnyttes på en miljøvennlig måte. Det benyttes ikke kjemikalier under bearbeidingen, og som et

biprodukt tas det ut vann til jordbruksvanning – noe som er kjærkomment der vann er en mangelvare.

Ducos's prosessanlegg ble konstruert og bygget med tanke på miljøet, bl.a. ved bruk av solcellepaneler, solar vannoppvarming og oppsamling av regnvann.

FIBandCo bruker Valtra-traktorer daglig for å transportere de fiberrike restene av bananplantene fra feltene og fram til fabrikken. Traktorene må takle vanskelige arbeidsforhold med humpete og ujevne grusveier. I regntiden kan det være farlig å frakte last langs disse veiene. Valtra er robuste nok til å møte slike utfordringer med glans.

Traktorflåten omfatter både versjoner med kun veltebøyle (ROPS) og med førerhus i A-serien, N-serien og T-serien. Alle traktorene er utstyrt med et automatisk koblingssystem for tilhengere, slik at førerne raskt kan koble på/av tilhengeren. Hver tilhenger kan frakte ca. hundre stengler, med en totalvekt på ca 6 tonn.

Nicolas Cheminon fra FIBandCo stoler på Valtra:

– De har et rykte for å være solide, robuste og pålitelige, med et praktisk koblingssystem. Dessuten hadde gården der vi har vår base allerede Valtra-traktorer. Slik kunne vi effektivisere vårt vedlikehold og innkjøp av deler.

Nicolas Cheminon ved rattet på A82.



FIBandCo samarbeider med Valtra-forhandleren SDVI Martinique, som foruten salg også betjener ettermarkedet. Cédric Deboudt, salgs-sjef hos SDVI, er enig i at Valtra er godt egnet til forholdene på Martinique:

– Vi selger 16 Valtra årlig på Martinique, og våre kunder, som FIBandCo, er svært fornøyd med kvaliteten på traktorene. De har et godt rykte for sin gode driftssikkerhet. Kunden kan også velge blant et bredt spekter av utstyr.

À la carte-systemet betyr også at FIBandCo selv har kunnet velge farge på selskapet traktorer. De røde og grønne traktorene observeres jevnlig langs veiene på Martinique. Om fremtidens Valtra hos selskapet får de samme fargene vites ikke, men Nicolas Cheminon kan røpe at "to nye Valtra skal legges til vår traktorflåte i løpet av 2011".

■ Cédric Deboudt

Litt om forhandleren SDVI

SDVI som holder til på Martinique, Guadeloupe og i Fransk Guyana, selger landbruksmaskiner, utstyr for masseforflytting, samt tyngre kjøretøy. Selskapet har vært en del av Loret-konsernet siden det ble grunnlagt i 1998, og har 60 ansatte, inkludert 15 som betjener ettermarkedet. I gjennomsnitt selger selskapet rundt 40 Valtra-traktorer i året og omsetningen for 2009 nådde 20 millioner euro.



Cédric Deboudt – SDVI Sales Manager.



Der brannbilen ikke kommer fram gjør kombinasjonen traktor og brannvogn det.

Brannutstyr for røft terreng

I Finnøy kommune er bøndene og deres organisasjoner godt forberedt på branner. Der brannbilen ikke når fram, er bondens traktor løsningen

– Vi velger utstyr som holder under de tøffeste forhold, sier Stig Forbregd, brannsjef i Finnøy nord for Stavanger.

Han presenterer entusiastisk den nye oppfinnelsen. Montert bak på kommunens Valtra N101 HiTech henger en stor brannvogn, som ved første øyekast ser ut som en gjødselvogn. Maskinen er malt branngul, som er det lokale brannvesenets signaturfarge.

– Denne maskinen har nøyaktig det samme utstyret som en brannbil, men mangler motoren, forteller Forbregd og viser fram tilhengeren med den store tanken og pumpen. Med vannkanon er den en effektiv brannslukker. Maskinen er allsidig, og spesielt godt egnet til slukning av skog- og lyngbranner.

Brannsjefen Stig Forbregd (til venstre) og vise-brannsjef James Bjørklund har toppeffektivt utstyr til disposisjon. Den unike kombinasjonen traktor og brannvogn bedrer brannberedskapen i distriktene.



God økonomi

Mange branner er i løpet av årene slukket av bønders smarte bruk av store gjødselvogner. Det satte brannsjefen i Finnøy og de kreative krefte i Moi AS på tanken om å bygge om selskaps fire kubikkmeter store vakuumbogner om til en brannvogn.

– Vi undersøkte flere ulike alternativer når vi skulle kjøpe en ny brannbil. Ett alternativ var en brannvogn trukket av traktor, sier brannsjefen. I Norge, kan kostnadene til en ny brannbil beløpe seg fra 2,5 til 4 millioner kroner, for samme pris kan kommunen få 4–6 av de spesielle brannvognene.

– Vi sparer også servicekostnader; en brannbil skal startes en gang i uken for å holdes operativ, sier Forbregd.

Bonden har motoren

Finnøy kommune har 2 900 innbyggere, som bor på 15 store og små øyer. Mellom to av øyene er det tunnel, og til de andre øyene er det fergeforbindelse. Med denne typen geografi, er det klart at en brann ofte utvikler seg til en katastrofe lenge før brannvesenet er på plass.

– Derfor ønsket vi et desentralisert "første-linje" brannvern ved å plassere brannvogner på fire øygrupper, fortrinnsvis hos bønder som mestrer det grunnleggende innen brannslukking, sier Forbregd.

Ved hjelp av brannvogner spredt rundt på øyene i Finnøy kan bøndene raskt begynne å slukke branner, før det profesjonelle brannvesenet tar over.

Alfa og omega for at prosjektet skal lykkes er et godt samarbeid med lokale bønder – de stiller sine traktorer og arbeidskraft til rådighet

for prosjektet, og de har tidligere erfaring med vognene fra Moi AS.

Slukkingsarbeid i vanskelig terreng

En god traktor kan det brannbilen ikke kan:

– Kombinasjonen traktor/brannvogn er en ideell løsning i vanskelig terreng. Traktoren kommer bedre fram i vanskelig terreng enn en brannbil, selv på en myr, hevder Forbregd.

Dette kan være avgjørende, spesielt ved skogbranner, som blir stadig vanligere.

Valtra N101 tar utfordringen og drar brannvognen uten fiksing og triksing. Utstyret benyttes også til andre aktiviteter i kommunen, og er utformet for å kjøre med last opp og ned bratte bakker.

Traktoren er perfekt til å trekke en brannvogn.

– Med en motor på 74 hestekrefter trekker den en brannvogn lastet med 4 000 liter vann og med en totalvekt på syv tonn. Og med traktor på 90 hestekrefter er det ikke noe problem å dra og bruke brannvogner under de vanskeligste forhold, sier Forbregd.

Valuta for pengene

Finnøy kommune har valgt Valtra særlig fordi den er enkel å bruke – de fleste kan kjøre den.

– En annen viktig årsak til at kommunen valgte Valtra er totaløkonomien, sier brannsjefen og henviser ikke minst til den fem-års service- og garantiavtalen som Valtra tilbyr.

– I dag har vi to Valtra traktorer. Når vi har brukt dem i fem år, bytter vi dem ut med nye, sier Forbregd.

■ Kalle Seip

VALTRA

PowerPartner



Allerede første dagen besøkes ACGO Sisu Power, hvor motorene produseres.



Etter omvisning på fabrikken blir det praktisk kjøring på Valtras eget treningsfelt.



En av kveldene skal vi prøve ekte finsk kultur, inkludert sauna og tradisjonskost.

Bli med til Valtras fabrikk i Finland

Alle Valtra-interesserte inviteres med på et fire dagers brukerkurs i Finland tirsdag - fredag i ukene 11, 24, 38 og 47 hvert år. Vi besøker Valtra-fabrikken hvor traktorene produseres, og kombinerer dette med opplæring i praktisk bruk.

Turene går med fly, buss og båt, og inkluderer også opplevelser av gammel finsk kultur med sauna og tradisjonsrik kost, orientering om finsk landbruk før og nå, samt noen timer i Stockholm på tilbakeveien.



Hjemreisen skjer med Silja Lines imponerende ferger.

Meld deg på til din Valtra-forhandler.

Lantmännen Maskin AS

Industriveien 16, Postboks 157, 2051 Jessheim
telefon 66 75 20 00, telefaks 63 97 15 12
www.lantmannenmaskin.no



Lantmännen
Maskin



▲ I Valmet do Brasil's "Alcool" serie, var det tre modeller: Den firesylindrede Valmet 88, og de sekssylindrede modellene Valmet 118 og 118-4.

◀ Tre Gasstraktor: Valmet 702 under prøvekjøringen i Vakolas i 1980. Forbruket av tørt energivirke ble anslått til 1,4 kg / kWh.

Valtra er en veteran innen forskning på alternativt drivstoff

En fungerende prototype av en Valtra-tractor for drift med biogass har fått mye oppmerksomhet i sommer. Valtra har allerede gjort omfattende forskning og testing på alternative drivstoffer i både Europa og i Brasil i flere tiår.

I samarbeid med Vakola ble det allerede i 1980 konstruert og laget en biogassdrevet Valmet 702. Dette prosjektet ga mye kunnskap og erfaring om gassteknologi, som ble videreutviklet til bruk i Brasil i 1980 da landet var på utkikk etter nye måter å utnytte fornybart drivstoff. De satset hardt på alkohol (i form av etanol) som drivstoff. I dag er Brasil verdensledende på bruk av etanol som drivstoff til forbrenningsmotorer.

Valmet do Brasil produserte i årene 1983-1986 til sammen 1 700 alkoholdrevne traktorer primært for sine sukkerrør-plantasjer, som hadde rikelig tilgang på råstoff til eget etanol-drivstoff. Motoren fungerte etter dieselpriippet; den hadde to innsprøytingspumper, en rekkepumpe som matet etanol, mens selve tenningen ble oppnådd ved å sprøyte inn en liten mengde diesel fra en fordelerpumpe. Prosjektet ble skrinlagt etter at det ble funnet olje utenfor kysten av Brasil.

I Finland ble bruk av alkohol i dieselmotorer vurdert på slutten av 1980-tallet. Metoden

var å tilsette en tennvæske for å få etanolen til å tenne på grunn av det store trykket. Det vanlige prinsippet ved bruk etanol var å benytte Otto-prinsippet med tennplugg. Resultatene var positive, men man manglet den nødvendige infrastrukturen for etanol i Finland.

Testene med første generasjons biodieselmotorer begynte ved årsskiftet 1990. Valmet's tro på prosjektet var så stor at daværende direktør **Matti Sundberg** drev aktiv lobbyvirksomhet ovenfor de finske land- og skogbruksmyndigheter. Responsen var dessverre laber, men den store innsatsen ble belønnet på eksportmarkedet, særlig i Østerrike og Tyskland.

En kortvarig epoke fra denne tiden var Elsbett-motoren, som gikk på presset vegetabilsk olje. Denne typen "råoljemotor" ble montert i en 605 Valmet, som ble testet på Statens Maskinprovingar i Uppsala i Sveige. Denne Elsbett-motoren er nå på motorfabrikens museum.

For tiden er det to forskningsretninger hos Valtra: Valtra do Brasil utvikler en ny generasjon av alkohol-motorer etter dieselpriippet. Fortsatt skjer tenningen av drivstoffblandingen ved hjelp av diesel, men dosen av alkohol forsøkes økt ved hjelp av teknologi fra bilindustrien.

På Valtrafabrikken i Suolahti i Finland forskes det på bruken av biogass i dieselmotorer med en "Dual-Fuel"-teknologi, hvor tenningen skjer med en liten mengde vanlig diesel eller biodiesel. Det største hinderet for bruk av fornybar energi i traktorer er mangelen på lovgivning i EU. Solutspill fra det enkelte land synes ikke sannsynlig.

Et annet problem er mangelen på infrastruktur. Det er tilgang på biogass gjennom det eksisterende biogass-nettverket, men dette er i de fleste land dårlig utbygget eller fraværende. Gårds- eller store biogassreaktorers fremtid er uklar. Sverige er på mange måter ledende, der er samfunnet positive til fornybare energiformer, og sørvest i landet er det allerede et betydelig distribusjonsnett for biogass.

Biogass-traktoren har blitt utviklet i samarbeid med bransjens ledende partnere. AGCO Sisu Power's generatorfabrikk Genpowex har utviklet et biogassanlegg som fungerer etter Dual-Fuel-prinsippet. Dette anlegget vil kunne være godt tilpasset mange gårdsbruk.

Uansett hva fremtidens energiløsninger blir: Valtra er med på å utvikle og utnytte dem.

■ Hannu Niskanen

Collection
2011-2012

*Valtra-kolleksjon
– er med deg på alle aktiviteter*

Stikk innom Valtra-forhandleren
din for mer informasjon.



Se på de nye produktene på www.valtra.no