

Kubota L5040 – próba eksploatacyjna

Mały, prosty ciągnik

Kubota L5040 jest ciągnikiem nie dla każdego. Jedynie wąskie grono użytkowników będzie w stanie poznać się na tej niepozornej z wyglądu i prostej w konstrukcji maszynie. Mieliśmy okazję przez kilkadziesiąt godzin pracować tym modelem.

Nie ma wątpliwości, że aby docenić wszystko, co oferuje Kubota L5040, należałoby wcześniej przejsięć się przynajmniej na kilka godzin na pocziwą polską sześćdziesiątkę albo inny ciągnik tej klasy. Po takich zmaganiach łatwiej dostrzec u małego japończyka kilka cennych rozwiązań. Ale po kolei.

Silnik

„Koń jaki jest, każdy widzi” – te słowa, wyjęte z osiemnastowiecznej pierwszej polskiej encyklopedii powszechnej, najlepiej oddadzą istotę sprawy, jeśli chodzi o silnik modelu L5040. Pochodzenia motoru nie trzeba wyjaśniać. A co się tyczy konstrukcji, Kubota zafundowała tu 4-cylindrowy silnik o pojemności 2,4 l i mocy na WOM-ie 44,6 KM (32,8 kW). Dla wielu zaskoczeniem będzie turbo-sprężarka.

Silnik cechuje bardzo kulturalna praca, którą doceniliśmy tym bardziej, że ciągnik nie miał kabiny. Gwoli wyjaśnienia, zagregowana z nim kosiarka rotacyjna hałasowała znacznie bardziej niż sam ciągnik pracujący na wysokich obrotach. Właściwie odgłos pracy silnika można porównać do przyjemnego pomruku.

Zbiornik paliwa, umieszczony nad silnikiem, ma pojemność 54 l. Niestety, nie zdołaliśmy przeprowadzić dokładnych pomiarów zużycia paliwa.

Podnośnik, hydraulika i WOM

Płynnej pracy i precyzyjnej regulacji podnośnika mógłby małej Kubocie pozazdrościć niejeden konkurent, nie tylko z tego przedziału mocy. Deklarowany przez producenta udźwig to 1750 kg, czyli niemało jak na tę półkę. Podnośnik żwawo reaguje na przesuwanie dźwigni regulacyjnej, obsługiwanej prawą ręką. Przy-

dałaby się jeszcze możliwość sterowania wydzwigniem z zewnątrz.

Ramiona podnośnika są już wyposażone w haki, niestety kategorii I. A że otwory w sprzęgach kulowych to również „jedynki”, już na samym początku testu pojawiły się problemy z zaczepieniem sprzętu, z którym pracuje choćby „trzydziestka”. Ten sam problem pojawił się w przypadku łącznika górnego, który dodatkowo okazał się stanowczo za krótki. Trzeba było zastąpić go śrubą od C-360. Przedstawiciele importera Kuboty już pracują nad poprawą sytuacji w kwestii sprzęgów TUZ-u. Poza tym wieszaki ramion podnośni-

Kubota L5040 – dane techniczne	
Silnik	
Producent	Kubota
Pojemność	2433 cm ³
Moc na WOM	44,6 KM (32,8 kW)
Moment obrotowy	163 Nm
Układ przeniesienia napędu	
Przekładnia	mechaniczna
Liczba przełożeń (przód/tył)	16/16
Sprzęgło	jednostopniowe, suche
Napęd	4x4
Układ kierowniczy	hydrostatyczny
Podnośnik, hydraulika, WOM	
TUZ	kategoria 1
Udźwig maks.	1750 kg
Liczba zaworów hydr.	4 (2 pary zaworów dwukierunkowych)
Prędkości WOM	540 i 750 (540E) obr./min
Wymiary, cena	
Długość	3245 mm
Szerokość	1470 mm
Wysokość (z ramą)	2385 mm
Rozstaw osi	1915 mm
Min. prześwit	370 mm
Cena wersji testowanej	69 900 zł netto



Kubota L5040 to kompaktowy i w konsekwencji bardzo zwrotny traktor.

ka sprawiają wrażenie zbyt delikatnych, jak na ciągnik tej mocy.

L5040 ma w wyposażeniu seryjnym 2 zawory hydrauliki zewnętrznej o działaniu dwukierunkowym. Obsługuje się je za pomocą dźwigni umieszczonych po prawej stronie fotela. WOM ciągnika ma 2 prędkości (540 i 750 (540 E) obr./min). Niestety, brakowało nam pełnego oznaczenia zakresów. Przy dźwigni widniały jedynie oznaczenia literowe – L i H, opisujące prędkość niższą i wyższą.

Przekładnia

Kubota L5040 dysponuje całkowicie mechaniczną przekładnią z rewersem. Do dyspozycji mamy 16 przełożeń do przodu i tyle samo wstecznych (4 biegi, 2 grupy przełożeń, przekładnia pełzająca). Do przełączania biegów trzeba się wdrożyć, bo dźwignie są wręcz upchnięte w szczelinie między fotelem a lewym błotnikiem.

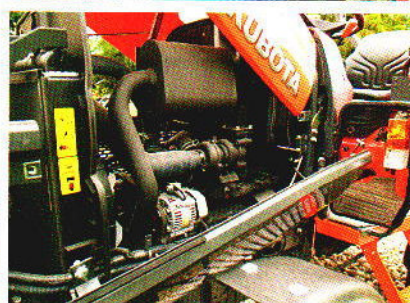
Zestopniowanie biegów jest do zaakceptowania, choć nie podobał się nam brak synchronizacji w grupach przełożeń. Maksymalna prędkość jazdy, jaką udało się osiągnąć, to 29 km/h, choć producent deklaruje o 2,1 km/h więcej.

Układ jezdy

Dobrze, że producent uznał, iż ciągnik niespełna 50-konny powinien mieć wspomaganie i napęd przedniej osi. Cieszy fakt, że promień skrętu oscyluje w granicach 3,5 m, a ciągnik jest bardzo zwrotny. Ale jeśli model L5040 miałby zastąpić sprzęt klasy „sześćdziesiątki”, konieczny jest większy rozstaw kół niż standardowy. Z informacji od dilerów wynikało, że sprzedawcy małych ciągników Kuboty są świadomi tego niedociągnięcia i opracowali metodę poszerzenia rozstawu kół do parametrów C-360. O ile przy kołach tylnych wystarczy przełożyć mocowania felg na drugą stronę, to do zwiększenia rozstawu przednich konieczne jest



Pod maską pracuje dotądowana 4-cylindrowa jednostka marki Kubota o mocy maksymalnej 51 KM. Pokrywe silnika można ustabilizować za pomocą składanej podpórki. Z lewej strony maski umieszczony jest wlew paliwa.



Uniesienie maski nie wystarcza. Aby uzyskać dostęp do elementów silnika należy odchylić obustronne pokrywy boczne.



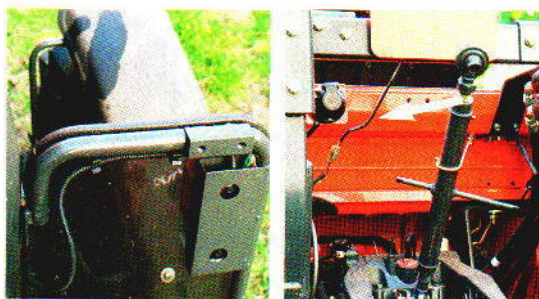
Chociaż w podstawowej wersji ciągnika nie przewidziano kabiny, znalazło się miejsce na odchylane lustro wsteczne.



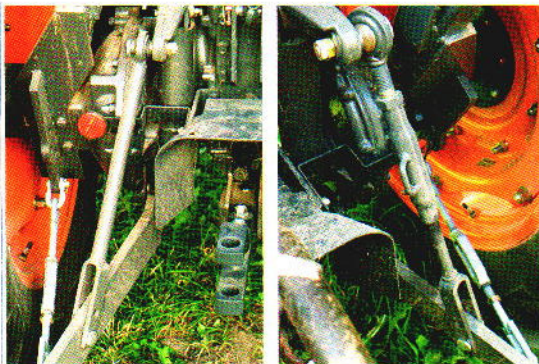
Nogi operatora chronione są przed przyskającym błotem spod kół przednich za pomocą ramek z ostonami z przezroczystego tworzywa.



Dostęp do filtra powietrza jest dobry.



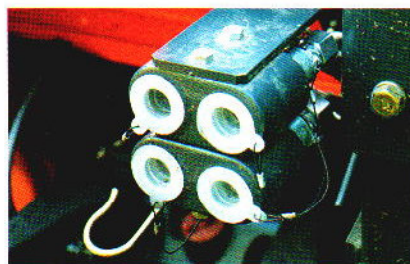
Zastrzeżenia budzi prowadzenie przewodów elektrycznych zasilających lampy boczne i kierunkowskazy; nie spodobał nam się także „dyndający” przewód (strzałka) do podświetlenia tablicy rejestracyjnej.



Choć udźwign podnośnika producent określił na 1750 kg, to wieszaki ramion sprawiają negatywne wrażenie bardzo delikatnych.

zastosowanie specjalnych tulei dystansowych.

Mimo że ogumienie standardowe (9.5-16) jest dość wąskie, przy włączonym napędzie 4x4 przednie koła nie zagłębiają się zbyt mocno np. w świeżo zaoraną rolę. Ciągnik podczas jazdy po drodze prowadził się dobrze, nie skakał i zachowywał się stabilnie, zwłaszcza z ładunkiem kilkuset kilo na TUZ-ie. Z pewnością nie bez znaczenia była obecność 250-kilogramowego obciążnika przodu.



W standardzie L5040 oferuje dwie pary dwukierunkowych zaworów hydraulicznych.



Uchwyt zaczepu polowego wystaje zbyt wysoko. Przeszkadza to w sprzęganiu niektórych maszyn z napędem od WOM-u, np. opryskiwacza zaczepianego.



Po lewej ręce operatora znajdują się dźwignie obsługi przekładni – czterech biegów, reduktora i przekładni petzającej. Prawą ręką traktorzysta obsługuje podnośnik, hydraulikę zewnętrzną i WOM.

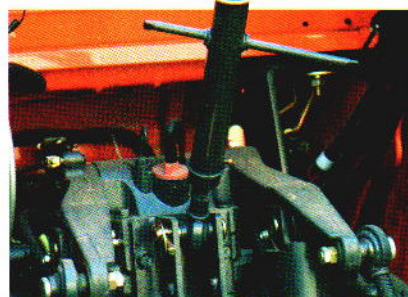
Podsumowanie

Kubota L5040 to bardzo prosty ciągnik z grupy, którą można by określić jako rolniczo-sadownicze. Moc na WOM-ie sięgająca prawie 45 KM jest wystarczająca do większości zastosowań kompaktowego ciągnika. A zważywszy, że mała Kubota dysponuje napędem 4x4 i wspomaga-



Deska rozdzielcza jest czytelna.

Z lewej strony kierownicy znajduje się dźwignia mechanicznej przekładni rewersyjnej, przypominająca rewers hydrauliczny.

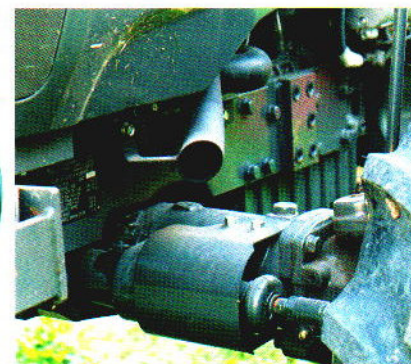


Niestety, będący na wyposażeniu łącznik górny jest praktycznie nieprzydatny (za krótki). W czasie testu musieliśmy zastąpić go śrubą od C-360.



niem, możliwości ciągnika mogą przerosnąć wiele oczekiwań. Mankamentem jest TUZ kategorii I, gdyż większość sprzętu, dedykowanego nawet dla ciągników klasy C-330, bazuje na sprzęgach kat. II i Kubota ma problemy z podpięciem narzędzi. Konieczne jest również poszerzenie rozstawu kół ciągnika. Cenę ciągnika bez kabiny, która wynosi ok. 69 tys. zł netto, można uznać za jeszcze przystępną.

(kw)



Wydech spalin wyprowadzony jest w dolnej części bloku silnika, przy przedniej osi.



Ciągnik wyposażony był w 250-kilogramowy obciążnik przodu.