

Valtra Team

Valtra Kundenmagazin • 2/2010

SCR-Motor senkt
**Kraftstoff-
verbrauch** Seiten 6-7



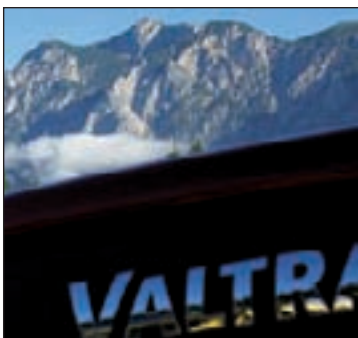
EcoPower
Schalter
spart
Kraftstoff
Seite 10

Valtra S-Serie:
Im Kraftstoffverbrauch
die Sparsamsten
ihrer Klasse
Seite 13



Die Valtra S-Serie – das erste Traktormodell mit SCR Technologie, Seite 13

Editorial	3	Individuelle Traktoren von einem individuellen Team	14
Traktorübergaben Österreich	4	Vielseitigkeit von Valtra ist ideal	
Herbstaktion „Wartungssätze“ 2009/2010 – Gewinn überreicht ...	5	für die Fjell-Gegend Lapplands	16
Neue Motoren schonen Geldbeutel und Umwelt	6	Traktorübergaben Österreich	18
Traktorübergaben Österreich	8	Valtra hat in der Karibik die Nase vorn!	20
Italiener fährt von Finnland aus mit dem Traktor nach Hause	9	Ein Löschfahrzeug für schwieriges Gelände	21
Eco-Schalter spart Kraftstoff	10	Mit dem Valtra zum Traualtar!	22
Die SCR-Technik spart definitiv Kraftstoff	12	Oldtimer: Valtra ist bereits Veteran	
Valtra S352 – 1.000 Betriebsstunden Hackschnitzelproduktion	12	im Bereich alternativer Energien	23
Traktoren der S-Serie sind im Kraftstoffverbrauch			
die Sparsamsten ihrer Klasse	13		



**Italiener fährt von Finnland
aus mit dem Traktor
nach Hause**
Seite 9



**Individuelle Traktoren
von einem individuellen
Team**
Seite 14



**Ein norwegisches
Löschfahrzeug für
schwieriges Gelände**
Seite 21



Lieber Leser,

das Geschäftsjahr 2010 ist bald wieder Geschichte. Viele Ziele haben wir erreicht, manches müssen wir verschieben. Aber so ist die alte Regel.

Wir haben uns seit unserem Bestehen 1994 einen fixen Platz am Traktormarkt in Österreich gesichert. Dies mag bescheiden klingen: Aufgrund der Tatsache, daß wir im PS-Bereich unter der 90 PS Marke wenig Auswahl anbieten können, nehmen wir praktisch nur an 50 % des Gesamtmarktes teil!

Im PS-Bereich 90–120 sind wir in Österreich auf dem 4. Rang platziert. Valtra-Produkte bestechen durch Qualität und Robustheit, und das hat Valtra immer besonders gemacht. Viele Profibetriebe haben erkannt, daß gerade die Zuverlässigkeit eines Produktes im Vordergrund stehen muss.

2010 war ein Jahr, in dem viele Neuheiten von Valtra auf den Markt gekommen sind: N-Serie 4 Zylinder und T-Serie 6 Zylinder mit 5-fach Lastschaltgetriebe VERSU u. Stufenlosgetriebe DIRECT, S-Serie Großschlepper von 240 bis 370 PS mit Stufenlosgetriebe.

Weitere Neuerungen im kleineren PS-Bereich (unter 100) erwarten uns Anfang 2011. Ebenso werden wir uns einige „Spezialitäten“ zum Anlaß unseres 60-Jahr-Bestandsjubiläums von Valtra im Januar 2011 einfallen lassen.

Für außergewöhnliche Anwendungen stehen bei Valtra spezielle Zusatzausrüstungen zur Verfügung; z.B. Stahltank, Turbo-Kupplung, Rückfahreinrichtung, Forstkabine, Sigma Power uvm. Diese Ausrüstungen, welche Valtra von der Konkurrenz unterscheiden, sind Originalkonstruktionen und keine Nachbaulösungen; wie diese immer wieder von verschiedenen Herstellern verwendet werden. Daß die Fertigungstiefe bei Valtra sehr groß ist, beweist vor allem die Tatsache, daß alle Hauptkomponenten, wie z.B. Motor, Getriebe, Kabine und Tragrahmen aus eigener Fertigung stammen.

Unsere ganze Zuversicht beruht bei allen unseren künftigen Bemühungen selbstverständlich weiterhin auf dem Vertrauen unserer Kunden und die gute Zusammenarbeit mit unseren Vertriebspartnern!

Vor dem Jahreswechsel dürfen wir allen unseren Partnern in allen Bereichen unserer Zusammenarbeit Respekt zollen, ein Frohes Fest und einen Guten Rutsch wünschen!

Ing. Reinhard Schmolli
Geschäftsführer
VALTRA GesmbH
Österreich

Valtra Team

Valtra Kundenmagazin

Chefredakteur

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

Redaktion

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

Redakteure

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 Zollikofer, Valtra Vertriebs GmbH
astrid.zollikofer@valtra.com

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

Koordination Medita Communication Oy

Layout Juha Puikkonen

Druck Forssa Print 2010

Foto Valtra Archiv, falls nicht anders vermerkt

Traktorübergaben Österreich

Auch heuer konnten wir wieder zahlreiche Valtra-Neukunden gewinnen!
Einige dieser Neukunden dürfen wir Ihnen in dieser Ausgabe wieder vorstellen:



VALTRA T191 HiTech

Kunde: Grünflächenpflege Schafzahl GmbH, 8044 Graz
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Heribert Erhart, 8504 Preding



VALTRA N142 Versu

Kunde: Heinz Amlacher, 9854 Malta
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Aigner Landtechnik, 9863 Rennweg



VALTRA N141 HiTech

Kunde: Johann Laher, 3650 Pöggstall
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Franz Binder, 3654 Raxendorf



VALTRA N101 HiTech (2x)

Kunde: Markus u. Anita Grecher u. Doris Matzinger-Riegler, 3812 Fistriz
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Widhalm Landtechnik GmbH, 3800 Göpfritz



VALTRA T182 Direct + N92 HiTech

Kunde: Johann Ruhsam, 4193 Reichenthal

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Watzinger Landtechnik, 4204 Reichenau



VALTRA N92 HiTech

Kunde: Josef Schiessl, 5251 Höhnhart

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Helmut Bubestinger, 5251 Maria Schmolln



VALTRA N101 HiTech

Kunde: Franz Birgmann, 5222 Auerbach

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Mauch GesmbH & Co KG, 5274 Burgkirchen



VALTRA N92 HiTech

Kunde: Thomas Aigner, 5583 Muhr

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Aigner Landtechnik, 9863 Rennweg



VALTRA N101 HiTech

Kunde: Johannes Pichler, 4716 Hofkirchen

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Ing. Gerold Jedinger, 4682 Geboldskirchen



VALTRA N111e HiTech

Kunde: Thomas Lindner, 3683 Yspertal

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Leopold Lunzer GmbH, 2572 Kaumberg

SCR-Motor senkt Kraftstoffverbrauch

Neue Motoren schonen Geldbeutel und Umwelt



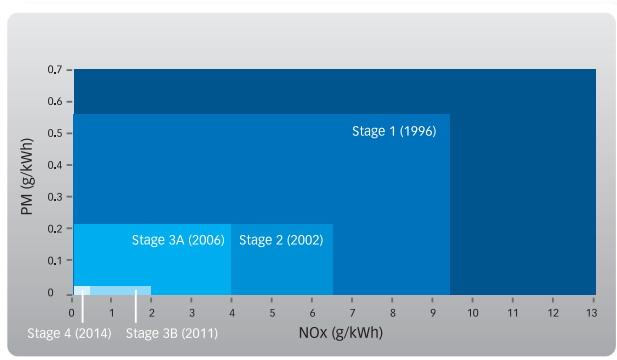
Die großen Traktoren der T-Serie von Valtra werden nächstes Jahr mit SCR-Motoren bestückt. Die neuen Abgasvorschriften sehen einen Übergangszeitraum vor, der den Motor- und Traktorherstellern eine gewisse Flexibilität bis zur Einführung der neuen Technik erlaubt.

Bereits vor einigen Jahren legten die regulierenden Behörden in Europa und Nordamerika einen Zeitplan für Hersteller von Traktoren und anderen Maschinen zur Verringerung der Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen fest. Der Grund hierfür liegt nahe. Feinstaubemissionen stellen eine unmittelbare Gefahr für die Gesundheit dar, Stickstoffdioxidemissionen verursachen Smog und sauren Regen.

Um die Emissionsvorschriften einzuhalten, hat Valtra das SCR-Verfahren (Selective Catalytic Reduction, Abgasnachbehandlung) für seine Motoren eingeführt. Die Traktoren der S-Serie sind die weltweit ersten Schlepper, die mit dieser Technik ausgestattet sind, das Verfahren stellt einen Pionierschritt in Sachen Umweltschutz in diesem Industriezweig dar.

– Durch die SCR-Technik kann der Kraftstoff noch besser genutzt werden. Gleichzeitig werden die Abgase mittels Katalysator reduziert. Im Vergleich zu älteren und konkurrierenden Verfahren ist diese Methode erheblich effizienter, erläutert Juha Tervala, Marketingleiter von AGCO Sisu Power.

Bei Traktoren mit SCR-Technik verbrennt der Dieselmotorkraftstoff in den Zylindern mit größtmöglicher Effizienz. AdBlue, ein Harnstoff-/Wassergemisch, wird auf die Abgase gesprüht, bevor diese zum Katalysator im Endrohr gelangen. Die AdBlue-Lösung reagiert daraufhin mit den Stickoxiden im Katalysator zu harmlosen Verbindungen, am Endrohr werden somit überwiegend Abgase in Form von Stickstoff und



Ab 2011 dürfen Traktoren mit mehr als 174 PS höchstens 2 g Stickstoffdioxid und 0,025 g Feinstaub pro Kilowattstunde erzeugen. Im Jahr 2014 wird die Obergrenze für den Stickstoffdioxidausstoß auf 0,4 g weiter gesenkt. Die Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen von Maschinen werden im Anschluss auf 3 % der Emissionen des vorherigen Zeitraums aus dem Jahr 1996 gesenkt. Diese enorme Abgasverringerng erfordert sowohl von den Nutzern als auch von den Maschinenherstellern Investitionen.

Wasser ausgestoßen. Der Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidausstoß wird bereits durch andere Verbesserungen des Motors minimiert, Kohlendioxid ist bei jeder Verbrennung ein unvermeidliches Nebenprodukt, welches bei SCR-Motoren jedoch aufgrund des geringeren Kraftstoffverbrauchs nur in kleineren Mengen anfällt.

Das SCR-Verfahren wird in Kraftwerken schon jahrzehntelang und im LKW-Bereich seit mehreren Jahren erfolgreich eingesetzt. Das System hat sich als sehr effektiv erwiesen. Maschinenhersteller, die dieses Verfahren noch nicht einsetzen, müssen es bis 2014 aufgrund dann geltender, strengerer Abgasvorschriften einführen.

Traktorbesitzern bereitet die SCR-Technik keinerlei Nachteile. Ganz im Gegenteil: Die Bordelektronik steuert das System, der Fahrer muss lediglich den AdBlue-Tank auffüllen, wie es auch beim Kraftstofftank oder beim Wischwasserbehälter geschieht. Am wichtigsten ist aber die Tatsache, dass die SCR-Technik, verglichen mit den vorherigen Motorengenerationen, den Kraftstoffverbrauch um etwa 10 % senkt. Je nach Traktormodell und dessen Nutzung kann die Ersparnis dabei höher oder niedriger ausfallen.

■ Tommi Pitenius



Selektive katalytische Reduktion (SCR)

- Verringert Stickstoffdioxid- und Feinstaubausstoß
- Verringert den Kraftstoffverbrauch um etwa 10 %
- Verhindert die Verschmutzung von Schmieröl
- Senkt die Wärmebelastung des Motors
- Macht separate Partikelfilter entbehrlich
- Macht eine Abgasrückführung in den Motor entbehrlich

Der AdBlue-Verbrauch beträgt ca. 3 bis 5 % des Kraftstoffverbrauchs

Beim SCR-System ist der Einsatz des AdBlue-Additivs erforderlich, das in den Katalysator im Endrohr eingespritzt wird. In Nordamerika wird das Additiv auch unter der Bezeichnung DEF (Diesel Exhaust Fluid) vermarktet. AdBlue erfüllt die Normen DIN70070 und ISO22241.

AdBlue setzt sich aus 67,5 % Wasser und 32,5 % Harnstoff zusammen. Die helle oder hellblaue Lösung ist nicht entzündlich und auch für die Umwelt ungefährlich. Es sind keine besonderen Auflagen für den Transport oder die Lagerung erforderlich. AdBlue erstarrt bei minus 11 Grad Celsius, aber es gefriert erst, wenn es mindestens 24 Stunden auf minus 25 Grad gehalten wird. Durch das Gefrieren ändert sich die Zusammensetzung der Lösung nicht;

sie kann also nach dem Auftauen ganz normal weiterverwendet werden. Die Lösung kann einfach mit Wasser abgewaschen werden, wenn sie auf Haut, Traktor oder Boden gelangt.

AdBlue ist bei Valtra-Händlern und Kraftstofflieferanten in Behältern mit 10, 20, 200 und 1 000 Litern Fassungsvermögen erhältlich. Wird beispielsweise ein 200- oder 1000-Liter AdBlue-Behälter mit eigener Pumpe und Schlauchleitung neben dem Kraftstofftank aufgestellt, kann beim Tanken bequem die Lösung nachgefüllt werden. Wie bei Kraftstoff auch ist darauf zu achten, dass die AdBlue-Lösung sauber bleibt, denn Verunreinigungen können das System zusetzen und den Katalysator beschädigen.



Valtra fährt mit Biogas

In diesem Sommer stellte Valtra auf der Messe Borgeby Fältdagar in Schweden einen Konzepttraktor mit Biogasantrieb vor. Der Traktor besitzt einen Motor, der für zwei Kraftstoffarten ausgelegt ist: für Diesel und eine Mischung aus Diesel und Biogas. Im Biogasbetrieb werden 70 bis 80 Prozent der Leistung durch Biogas erzeugt. Nur eine geringe Menge Diesel wird in die Zylinder eingespritzt und verbrannt.

Der Konzepttraktor basiert auf dem Modell N101 und ist mit einem 170-Liter-Tank ausgerüstet, der zur Biogasbevorratung bei einem Druck von 200 bar dient. Das entspricht etwa 30 Litern Dieseldieselkraftstoff. In Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern werden die Versuche und Entwicklungsarbeiten am Biogastanktraktor fortgesetzt.



Valtra verbessert CO2-Bilanz

Zusammen mit dem Logistikunternehmen DHL hat Valtra seine CO2-Bilanz verbessert. Zwischen August und dem Ende des letzten Jahres konnte Valtra die Kohlendioxid-Emissionen, die durch Expresslieferungen erzeugt wurden, mit Erfolg um insgesamt 270,16 Tonnen senken. Die Kampagne wird weiter fortgesetzt und bezieht dabei alle Expresszustellendienste ein, die DHL für Valtra abwickelt.

Valtra war der erste namhafte Industriekunde in Finnland, der sich an dem Angebot GoGreen von DHL beteiligte. Bei diesem Angebot geht es um die Verringerung der Kohlendioxidemissionen anhand einer durchdachten Routenplanung und Logistik. Zu dem Programm gehörte auch das Pflanzen von Bäumen zur Aufnahme von Kohlendioxid im Auftrag von DHL und Valtra, das im finnischen Padasjoki stattfand.

Traktorübergaben Österreich



VALTRA T162 Direct
Kunde: Johann Rieger, 8831 Niederwölz
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Rudolf Mittinger, 9343 Zweinitz



VALTRA N92 HiTech
Kunde: Klaus Erhart, 4212 Neumarkt
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Watzinger Landtechnik, 4204 Reichenau



VALTRA N122 Direct
Kunde: Roland Templ, 4452 Ternberg
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Karl Schmidhuber, 4421 Aschach



VALTRA N92 HiTech
Kunde: Markus Wedl, 3161 St. Veit/Gölsen
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Leopold Lunzer GmbH, 2572 Kaumberg



VALTRA N92 HiTech
Kunde: Franz Nußbaumer, 4812 Pinsdorf
Valtra-Vertriebspartner: Fa. Matthias Scharmüller, 4860 Lenzing

2841 km

Italiener fährt von Finnland aus mit dem Traktor nach Hause

Der italienische Milchviehhalter Vladi Peresson erfuhr, dass Valtra im finnischen Suolahti Traktoren nach individuellen Kundenwünschen baut und seine Kunden zu einem Werksbesuch einlädt. Als sich Vladi Peresson zur Bestellung eines Valtra N142 Versu entschloss, stand für ihn fest, dass er den Traktor auch vom Werksgelände nach Hause fahren würde.

– Mit einem Traktor quer durch Europa zu fahren macht Spaß und bringt Abenteuer. Gleichzeitig entdeckte ich die Welt, erklärt Vladi Peresson.

Vladi's Vater Claudio kümmerte sich um den Betrieb in Arta Terme in Norditalien, während Vladi nach Finnland fuhr, um seinen neuen Traktor abzuholen. Auf der Reise wurde Vladi von seiner Schwester Daniela, seinem örtlichen Valtra-Händler Guido Ortis, von den Freunden der Peresson-Familie Paolo Stroili, Peter Stefanutti, Mirco Gigliani und Elena Bressani sowie von Franco Scorsi, Valtra-Produktmanager bei AGCO Italia, begleitet. Mit Ausnahme von Daniela und Elena wechselten sich alle nacheinander

mit dem Fahren ab. Das Team reiste in einem Wohnmobil mit, sodass die Traktorfahrer zwischen den Schichten ruhen konnten.

Die Reise begann am 2. August um 11:30 Uhr in Suolahti. Der neue Valtra N142 Versu ist mit einem Getriebe ausgestattet, das für 40 km/h ausgelegt ist. Die Route verlief über Südfinnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, die tschechische Republik, die Slowakei, Ungarn und Österreich bis nach Italien. Unterwegs besuchten sie Valtra-Importeure und Händler sowie die Hauptgeschäftsstelle des polnischen Bauernverbandes. Dutzende Interviews gaben sie Zeitungen, Fernseh- und Radiosendern, und das Team erhielt sehr viel Unterstützung und Ermutigung von Landwirten und Kraftfahrern. Die Peressons sammelten außerdem mehrere tausend Euro Spenden für das Waisenhaus „Kopa ar mums“ in Lettland.

Der letzte 140 km lange Abschnitt von der österreichischen Grenze bis nach Hause wurde feierlich mit einem Traktor-Convoy begangen, an dem sich Nachbarn und Kolle-



Die Fahrt mit dem Valtra N142 Versu quer durch Europa war dank der gefederten und schalldämmten Kabine sehr angenehm.

gen beteiligten. Insgesamt wurden auf der Reise 2.841 km in sieben Tagen zurückgelegt. Der Valtra N142 Versu verbrauchte 1.090 Liter Kraftstoff, was einem durchschnittlichen Verbrauch von 14,5 Litern pro Stunde entspricht. Insgesamt betrug die Fahrzeit 75 Stunden. Auf der gesamten Strecke gab es keinerlei technische Schwierigkeiten. Der Fahrkomfort wurde ausnahmslos von allen Fahrern gelobt.

– Auf unserer Reise quer durch Europa haben wir viele Orte besichtigt und viele freundliche Leute kennengelernt. Jetzt sind die Ferien für uns alle vorbei, und wir können die Arbeit mit unserem neuen Traktor aufnehmen, meinte Daniela Peresson nach der Rückkehr in Arta Terme.

■ Tommi Pitenius



Die Reise wurde von acht Teammitgliedern unternommen: Franco Scorsi, Vladi Peresson, Daniela Peresson, Elena Bressani, Mirco Cigliani, Peter Stefanutti, Paolo Stroili und Guido Ortis.



EcoPower

Eco-Schalter spart Kraftstoff

Landwirtschaftliche Betriebe suchen stets nach Möglichkeiten zur Kostensenkung. 1998 war Valtra der erste Traktorenhersteller, der ein Fahrzeug mit einem Schalter zum Kraftstoffsparen auf den Markt brachte. Es handelte sich dabei um den Sechszylinder Valtra Valmet 8350 EcoPower, von dem weltweit 3.500 Stück verkauft wurden. 2001 kam der Vierzylinder Valtra 6750 EcoPower auf den Markt. Von diesem wurden insgesamt 4.500 Stück verkauft.

AGCO Sisu Power-Motoren

Die Entwicklung von Motoren mit niedrigen Drehzahlen wurde durch die robusten und zuverlässigen AGCO Sisu Power-Motoren ermöglicht, die in den Valtra-Traktoren verbaut sind. Diese Motoren bieten zusätzliche Vorteile wie etwa geringe Wartungskosten und ein hohes Drehmoment, da das Motorenmodell mit der höchsten Ausgangsleistung mit einem Ladeluftkühler ausgestattet und die Drehzahl von 2.200 auf 1.800 U/min gedrosselt wurde.

Wartungsintervalle lassen sich erheblich verlängern, wenn die Motoren mit niedrigeren Drehzahlen laufen. Diese Motoren erreichen bei relativ geringer Geschwindigkeit ein hohes Drehmoment, so dass Verschleiß und Abnutzung verringert werden. Auch die Motorbelastung ist geringer, denn die Einspritzung erfolgt bei niedrigerer Drehzahl. Vier Ventile pro Zylinder ergeben ein besseres Luft-/Kraftstoffgemisch und folglich einen relativ geringen Einspritzdruck.

Gerrit van de Werf ist ein sparsamer Fahrer. Er fährt einen Valtra N111 EcoPower und hat den Eco-Modus fast immer eingeschaltet.



Ein einfacher Schalter kann 10–15 Prozent Kraftstoffersparnis bringen.

Zwei Traktoren in einem

EcoPower-Modelle sind im Wesentlichen zwei Traktoren in einem. Eines ihrer Merkmale ist die Option, zwischen dem sparsamen Eco- und dem normalen Power-Modus umzuschalten. Weltweit hat Valtra in den vergangenen sieben Jahren mehr als 5.000 EcoPower-Modelle verkauft, was 8 Prozent der Gesamtproduktion ausmacht. EcoPower-Modelle mit eingeschaltetem Eco-Modus können eine Kraftstoffersparnis von 10–15 % allein durch die Verringerung der Motordrehzahl bewirken. Der Kolbenhub ist im Durchschnitt um 20 % langsamer als bei normalen Motoren. Nasse Zylinderlaufbuchsen und Ladeluftkühlung tragen darüber hinaus zur Verlängerung der Lebensdauer bei AGCO Sisu Power-Motoren bei.

Albert de Kleine aus Heteren (Gelderland), Niederlande

fährt seit November 2007 einen Valtra T151 EcoPower:

– Wir sind mit dem Traktor zufrieden. Im Sommer wie im Winter setzen wir ihn intensiv ein und fahren damit im Durchschnitt 70 bis 80 Stunden pro Woche. Und weil wir den Traktor so intensiv nutzen, ist es für uns auch ein erheblicher Vorteil, dass er über einen Schalter zum

Kraftstoffsparen verfügt. Der EcoPower-Modus ist fast immer eingeschaltet. Auf diese Weise können wir 10–15 % Kraftstoff sparen. Den Traktor setzen wir bei Forstarbeiten ein, wofür ihm seine 163 PS sehr viel Kraft verleihen. Mittlerweile ist das Fahrzeug 3.900 Betriebsstunden gelaufen. Wir spalten damit Holz, unter anderem auch festes Pappelholz, und führen damit Stumpfpräarbeiten für unsere Kunden überall in den Niederlanden durch. Zum Dreschen schalten wir den Eco-Modus aus.

Gerrit van de Werf aus Creil (Noordoostpolder), Niederlande

fährt seit zweieinhalb Jahren einen Valtra N111 EcoPower:

– Mit dem Traktor bin ich äußerst zufrieden. Mein Händler Offringa sagt immer, ich sei der sparsamste Fahrer der ganzen Gegend. Mit dem Valtra N111 transportiere ich Tulpen und Gladiolen, Pflüge und noch vieles mehr. Pro Stunde verbrauche ich bei 1.300/1.400 U/min 7 bis 9 Liter Kraftstoff. Bevor ich den Valtra N111 EcoPower anschaffte, hatte ich einen Valtra EcoPower 6750. Diesen Traktor setze ich nun seit fünf Jahren ein und bin sehr zufrieden. Zu den wesentlichen Vorteilen der Valtra-Traktoren zählt die großräumige Kabine, die mich in den vergangenen Jahren

in Bezug auf Komfort und Zuverlässigkeit nie im Stich gelassen hat. Sparsames Fahren gehört für mich einfach dazu.

Wenn man mit dem Gaspedal etwas experimentiert, rechtzeitig bremst und danach wieder sachte beschleunigt, lässt sich viel Kraftstoff und damit auch bares Geld sparen. Außerdem hält der Traktor länger.

Bernd und Florian Hillen aus Essen

fahren einen T140e auf ihrem Milchviehbetrieb. Sie halten 100 Milchkühe, 120 Tiere für die Nachzucht und haben zwei große Schweineställe. Auf die Empfehlung von Helmut Backhaus hin haben sich Vater und Sohn dazu entschlossen, einen Valtra T140e zu kaufen. Vor dem Kauf hat Florian den Traktor intensiv ausprobiert. Als positiv konnte er vermerken, dass der Traktor eine hohe Leistung sowie einen starken Motor hatte, die geräumige Kabine exzellente Sicht um den ganzen Traktor bot und der Traktor stabil gebaut war. Florian fährt fort:

– Der Valtra T140e führt seine Arbeiten locker mit nur geringen Drehzahlen aus, oft sogar mit weniger als 1.200 U/min. Man muss den Motor einfach nicht höher drehen. Wir zeigen unseren Auszubildenden immer, wie sie die gleiche Leistung und Zugkraft bei geringen Drehzahlen erreichen. Wir probierten aus Mais zu säen in Kombination mit einem Frontpacker. Es funktionierte sehr gut, teilweise aufgrund des sandigen Bodens. Der Traktor verbrauchte 9,8 Liter Diesel bei 1.400 Motor- und 540 Zapfwellenumdrehungen.

Florian nimmt die Mathematik zu Hilfe um zu erklären, warum er ein Befürworter von



Albert de Kleine nutzt seinen Traktor rund um die Uhr. Allein durch Betätigen des Eco-Schalters kann er jedes Jahr seine Ausgaben beträchtlich verringern.

EcoPower Traktoren ist und erklärt:

– Wenn wir einen Traktor normal einsetzen, hält er 10.000 Betriebsstunden. Und ich denke dass es Geldverschwendung ist, wenn man einen Traktor fährt der unnötig viel Treibstoff verbraucht. Wenn ich z. B. einen Traktor kaufe der vier Liter mehr verbraucht als ein Valtra, benötige ich über die durchschnittliche Lebensspanne 40.000 Liter mehr Kraftstoff. Den Preis von 1,13 € pro Liter angenommen, verliere ich auf sinnlose Weise 45.000 €. Das ist natürlich eine Schande. Ich möchte nicht einen Traktor fahren, nur um einen Traktor zu fahren. Ich will damit Geld verdienen. Und das ist der Grund, warum ich Valtra fahre.

■ Annelies Bakker
Photos: Annelies Bakker

Neuer Beifahrersitz für Traktoren der N- und T-Serie

Die Traktoren der N- und T-Serie werden jetzt mit einem neuen Beifahrersitz angeboten. Der Komfortsitz ist mit einer Rückenlehne und einem Sitzgurt ausgestattet und erfüllt alle offiziellen Anforderungen. Der Sitz besteht aus demselben pflegeleichten und langlebigen Material wie die herkömmliche Sitzbank.

Der neue Sitz wird auf die gleiche Weise wie die vorherige Bank befestigt und ist daher auch bei älteren Traktoren einfach nachzurüsten. Analog dazu können neue Traktoren wahlweise auch mit der altbewährten Bank bestellt werden, die in der Kabine weniger Platz einnimmt als der neue Beifahrersitz.



Kraftstofftank aus Stahl für die N-Serie ab sofort erhältlich

Die hervorragende Eignung der N-Serie für den Forsteinsatz wird durch einen Kraftstofftank aus Stahl zusätzlich verbessert. Das Fassungsvermögen des werkseitig montierten Tanks beträgt 150 Liter, und er dient zum Schutz vor spitzen Ästen, Baumstümpfen und Gestein. Die gewohnte Bodenfreiheit des Traktors wird auch mit dem neuen Kraftstofftank beibehalten.

Der neue Stahltank wird für die Modelle Versu und Direct der N-Serie angeboten. Bei den HiTech-Modellen wird der Kraftstofftank wie gehabt durch den mittigen Stahlrahmen geschützt. Mit seinem Stahltank ist das Direct-Modell der erste stufenlose Traktor, der für den Forstbetrieb ausgelegt ist. Er ist auch mit einer Wegzapfwelle für Anhänger mit eigenem Antrieb, mit einer Forstkabine, der TwinTrac-Rückfahreinrichtung, einer Turbokupplung, Forstbereifung, Hydraulikanlage mit einer Leistung von 160 l/min, schmalen Heckkotflügeln, sowie mit anderen forsttauglichen Optionen erhältlich.

Vorteile beim Fahren im Eco-Modus	Power-Modus bietet
<ul style="list-style-type: none"> • Nenndrehzahl 1.800 U/min • Kraftstoffeinsparung von bis zu 15 % • Niedrigerer Geräuschpegel • Geringere Kolbengeschwindigkeit, längere Lebensdauer des Motors • Großer Bereich mit konstantem Drehmoment 	<ul style="list-style-type: none"> • Nenndrehzahl 2.200 U/min • Transportboost • Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder 40 km/h EcoSpeed (je nach Spezifikation) • Hohe Zapfwellenleistung
<p>Der Eco-Modus wird empfohlen</p> <p>zur maximalen Kraftstoffersparnis</p> <ul style="list-style-type: none"> • für die Bodenbearbeitung • für allgemeine Arbeiten • für wechselnde Arbeitsanforderungen • für eine Zapfwellenleistung mit 540 U/min 	<p>Der Power-Modus wird empfohlen</p> <ul style="list-style-type: none"> • für starke Zapfwellenbeanspruchung • für hohe Geschwindigkeiten • für eine hohe Hydraulikleistung



**Jürgen Bongard
und sein S352:
1.000 Betriebsstunden
Hackschnitzelproduktion**

Jürgen Bongard setzt seinen S352 seit tausend Betriebsstunden ein und ist von dem geringen Kraftstoffverbrauch und der Leistung des SCR-Motors beeindruckt. Der AdBlue-Verbrauch ist geringer als erwartet und das Auftanken unkompliziert.

Die SCR-Technik spart definitiv Kraftstoff

Das Sauerland, im Nordwesten Deutschlands und südlich des Ruhrpots gelegen, ist bekannt für seine Wälder, Berge und unberührte Natur. Im Winter kommen die Touristen dorthin um Ski zu fahren und Langlaufen zu gehen, im Sommer um ihren Wanderurlaub in den dortigen Wäldern zu verbringen. Die Landwirtschaft ist in dieser Region stark forstwirtschaftlich geprägt.



Jürgen Bongard hat sich in den vergangenen 10 Jahren auf die Hackschnitzelproduktion spezialisiert. Seine Maschinen laufen jedes Jahr 2.000 Betriebsstunden.

etwa 400 Liter Kraftstoff verbraucht. Laut Bongard ist das eine außergewöhnliche Leistung.

– Der AdBlue-Verbrauch ist erstaunlich niedrig und macht etwa ein Prozent des Kraftstoffverbrauchs aus. Ich habe den Traktor sogar von Hubertus Krengel, meinem Händler, überprüfen lassen um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Er konnte mir bestätigen, dass der AdBlue-Verbrauch unter diesen Betriebsbedingungen normal war, erläutert Bongard.

Neben dem Dieseltank steht in Bongards Traktorenhalle ein AdBlue IBC Tank mit 1.000 Litern Fassungsvermögen. Am AdBlue-Tank befindet sich eine elektrische Pumpe, über die der Traktor bei jedem Mal Diesel tanken auch mit AdBlue befüllt wird.

– Der 1.000-Liter-Tank ist so groß, dass ich nur wenige Male pro Jahr nachfüllen muss. Das AdBlue bestelle ich bei demselben Lieferanten, von dem ich auch meinen Dieseldieselkraftstoff beziehe. Nur ein Anruf genügt, und schon wird beides am nächsten Tag geliefert. Einfacher geht es nicht, gibt Bongard zu.

■ Tommi Pitenius

– Meinen Valtra S352 habe ich bereits 1.000 Betriebsstunden für die Hackschnitzelproduktion eingesetzt. Und auch wenn mein neuer Traktor um einiges leistungsstärker ist als meine älteren Maschinen war mein Kraftstoffverbrauch noch nie so niedrig, sagt der örtliche Lohnunternehmer Jürgen Bongard.

Bongard stellt in seinem Heimatdorf Neuenrade-Blintrop Hackschnitzel für Kunden im Umkreis von hundert Kilometern her. In der Regel erreicht er mit seinen Traktoren mehr als 2.000 Betriebsstunden im Jahr. Zu Bongards Kunden gehören in der Regel Forsteigentümer. Das Auftragsvolumen umfasst durchschnittlich 100–3.000 m³ Hackschnitzel.

– Diese Tätigkeit übe ich seit 15 Jahren aus, davon 10 Jahre hauptberuflich. Für meine Dienstleistungen habe ich nie Werbung gemacht – es sei denn, man betrachtet ein hohes Maß an Qualität und Effizienz als Eigenwerbung, berichtet Bongard.

Ursprünglich hatte Bongard als Hackschnitzellieferant nicht viel Konkurrenz, aber seit kurzer

Zeit steigen immer mehr Firmen in das Geschäft ein. Bongards Vorteil ist, dass er sich ganz auf die Produktion von Hackschnitzeln konzentriert. Viele andere führen beispielsweise zusätzlich einen landwirtschaftlichen Betrieb oder räumen Schnee im Lohnbetrieb. Bongard jedoch kann seinen Kunden Flexibilität bieten und seine Arbeit wird nicht durch Ereignisse wie eine kalbende Kuh oder verschneite Straßen unterbrochen.

– Die Hackschnitzelproduktion habe ich in Teilzeit begonnen. Meine erste Maschine war ein kleiner Häcksler, den ich von Hand beschickt habe. Seither setzte ich verschiedene Traktoren und einen Lastwagen ein. Seit 2000 ist dies mein Hauptberuf. Für die Arbeiten ist der Valtra S352 der beste Traktor, den ich je benutzt habe, führt Bongard an.

Der S352 und der Jenz-Hacker wiegen zusammen 26 Tonnen. Aufgrund der Kapazität dieser Gerätekombination überlässt Bongard alle Transportfragen gerne dem Kunden oder beauftragt einen anderen Lohnunternehmer mit dieser Arbeit. Wenn bis zu 100 m³ Hackschnitzel pro Stunde hergestellt werden, kommt man um eine funktionierende Logistik nicht herum.

Starker Motor

Bongard lobt ganz besonders den Motor des S352. Selbstverständlich verfügt der Motor über viel Leistung und ein starkes Drehmoment; daneben ist er aber auch äußerst robust und gibt auch bei stärkster Belastung nicht nach. An einem regulären 10-Stunden-Tag werden



Der Kraftstoffverbrauch der Valtra S-Serie und vergleichbarer AGCO-Traktoren wurde in den vergangenen Monaten von mehreren unabhängigen Stellen gemessen. Diesen Tests zufolge ist die Kraftstoffersparnis der S-Serie nachweislich die höchste in dieser Fahrzeugklasse.

Traktoren der S-Serie sind im Kraftstoffverbrauch die Sparsamsten ihrer Klasse

S-Serie verbraucht bis zu 17 % weniger Kraftstoff als Modelle anderer Hersteller

Bei einem von der Universität Nebraska durchgeführten Versuch wurde ein AGCO DT, das Gegenstück zur S-Serie, mit fünf Traktoren von Mitbewerbern in anderen Leistungsklassen verglichen. Die Vergleichstraktoren waren zum Teil mit Lastschalt-, zum Teil mit stufenlosen Getrieben ausgestattet.

Unabhängig von der Leistungsklasse und den Mitbewerbern erzielte die Valtra S-Serie immer den geringsten Kraftstoffverbrauch. Der Valtra lag zwischen 3,8 und 17,2 % vor den Vergleichsmaschinen, wobei die Rangfolge innerhalb der Leistungsklassen jeweils unverändert blieb.

Bei den Versuchen wurde der Kraftstoffverbrauch in Gramm pro Kilowattstunde über die Zapfwelle gemessen, wobei der Verbrauch von AdBlue nicht berücksichtigt wurde. Der AdBlue-Verbrauch liegt bei 0,1 bis 4 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs, und der Preis für das Additiv unterscheidet sich kaum vom Preis für Diesel. Doch selbst wenn der AdBlue-Bedarf in den Kraftstoffverbrauch mit einfließt, ändert sich das Gesamtbild nicht.

SCR-Technologie spart bares Geld

Die Valtra S-Serie war das weltweit erste Traktormodell mit Abgasnachbehandlung (SCR, Selective Catalytic Reduction) zur Verringerung des Abgasausstoßes. Das Verfahren wird bereits seit mehreren Jahren im LKW-Bereich eingesetzt. Hierbei werden die Abgase vor dem Katalysator mit einer Harnstoff-Wasser-Lösung besprüht, wodurch das überschüssige Stickstoffoxid aus der hochoptimierten Kraft-

stoffverbrennung in die harmlosen Stoffe Wasser und Stickstoff umgewandelt wird.

Die Kraftstoffersparnis von bis zu zehn Prozent addiert sich zu erheblichen, zu sparenden Geldsummen. Je nach Anzahl der Betriebsstunden und der Art der verrichteten Arbeit können somit die jährlichen Kosten für Treibstoff bei der S-Serie mehrere tausend Euro geringer ausfallen als beim Einsatz eines Traktors anderer Hersteller.

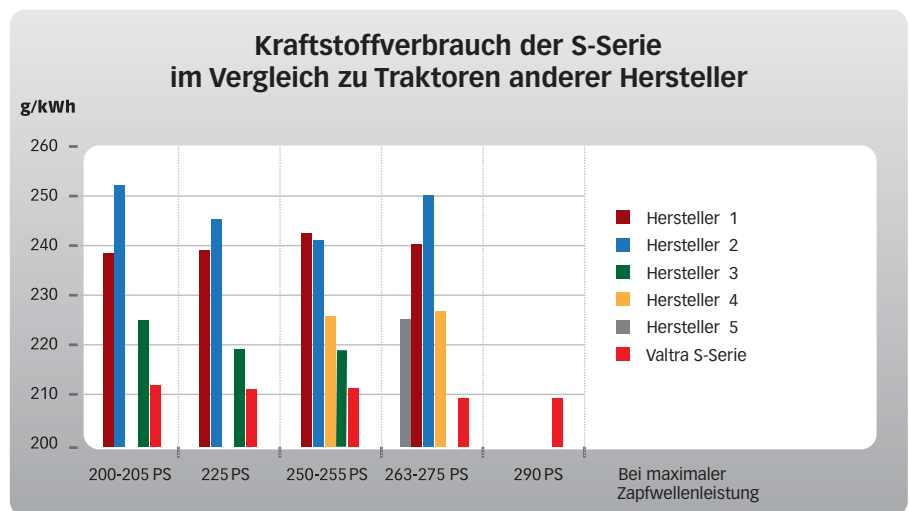
Deutscher Test bescheinigt um 16,6 % geringeren Kraftstoffverbrauch

Die als Förderinstitut für technische und wissenschaftliche Fortschritte renommierte Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft DLG führte

einen Versuch durch, bei dem ein Massey Ferguson-Traktor der 8600 Serie (vergleichbar mit der Valtra S-Serie), einen rekordverdächtig niedrigen Kraftstoffverbrauch aufwies. Abhängig von der jeweiligen Arbeitszeit und Aufgabe lag der Verbrauch hier um 10 bis 20 Prozent unter dem der Maschinen anderer Hersteller. Im Durchschnitt verbrauchte die S-Serie um 16,6 % weniger als vergleichbare Modelle fremder Fabrikate.

Während des Versuchs wurden die Traktoren für vielfältige Feldarbeiten jeweils bei 60 und 100 % Leistung getestet. Der Kraftstoffverbrauch wurde in Litern pro Hektar sowie in Gramm pro Kilowattstunde gemessen.

■ Tommi Pitenius



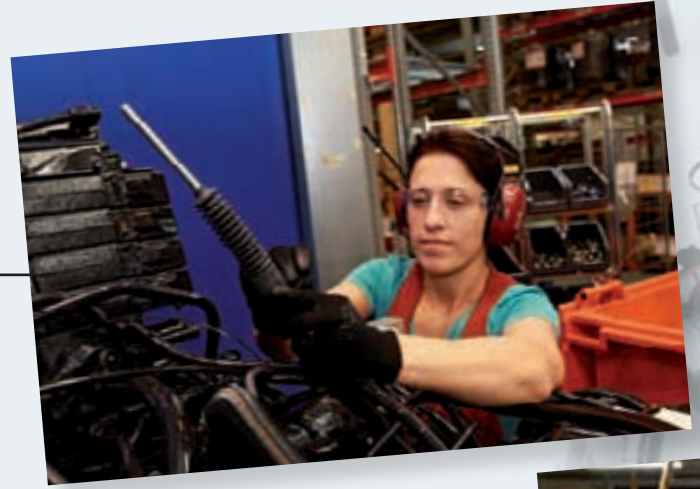
Individuelle Traktoren von einem individuellen Team

Wir stellen vor: Unsere Traktorbauer

Katja Laitinen ist bereit, wenn der Traktor den Werksbereich für die Oberflächenveredelung in der Mitte des Montagebands verlässt. In weniger als 20 Minuten verrichtet Katja zahlreiche Arbeitsgänge am Traktor. Sie entfernt das Lackierschutzband, schmiert sämtliche Nippel und befestigt den Handbremszylinder. Unter der Kabine bringt sie die Aufhängungen und die Schalldämmung an.

Das Endmontageband, an dem Katja arbeitet, wurde in diesem Sommer komplett umstrukturiert. Die Teile, die für die einzelnen Traktoren benötigt werden, werden von automatischen Transportwagen aus dem Lagerbereich herangefahren. Katja muss jetzt nicht mehr selbst die Teile holen. Dadurch werden Fehler durch menschliches Versagen vermieden und die Effizienz gesteigert.

Katja wohnt etwa 20 km vom Werk entfernt. In ihrer Freizeit sammelt sie gerne Beeren im Wald.



Ville Suihkonen arbeitet in der Forschungs- und Entwicklungsabteilung (F&E) an der Konstruktion von Bremsen, Vorderachsen und Lenkungssystemen. Zu seiner Arbeit gehören viele Gespräche mit Zulieferern sowie die Definition technischer Voraussetzungen für Bauteile und Systeme.

In seiner freien Zeit besucht Ville oft den Bauernhof seiner Familie, der 80 km von Suolahti entfernt liegt. Sein Cousin hat einen Milchviehbetrieb mit zwei Melkrobotern und 120 Kühen. Hin und wieder bringt Ville einen Traktor aus der F&E Abteilung mit, um ihn unter Praxisbedingungen zu testen. Zur Flotte des Landwirtschaftsbetriebs gehören jeweils ein T170, M150, 6800, 2105 und ein 705.

Neben der Landwirtschaft spielt Ville Volleyball in der zweiten Liga.



Martti Peura zerspannt Gehäuse für Wendegetriebe, vordere Getriebe, Zapfwellen- und Lastschaltgetriebe sowie Achswellen. Er arbeitet im Dreischichtbetrieb (Früh-, Spät- und Nachtschicht). Die Gehäuserohlinge werden in den Bearbeitungstisch eingespannt und in eine automatische Zerspanungsanlage (flexible Fertigungszelle) eingeführt. In der Zerspanungsanlage werden die Gehäuse in vier verschiedenen Stufen bearbeitet. Das Endprodukt kann dort auch gereinigt werden. Martti arbeitet seit 36 Jahren im Fertigungswerk für Getriebe.

In seiner Freizeit beschäftigt er sich am liebsten mit Jagd und Hundezucht. Er ist Richter bei Verfahren, in denen es um Hunde geht.





Jussi Puttonen verpackt Ersatzteile für Übersee-kunden. Seine Kollegen holen die Bestellungen aus dem Lager ein und leiten sie an Jussi und andere Versandmitarbeiter weiter. Ersatzteile werden tag-täglich in alle Welt verschickt.

Neben seinem Hauptberuf bewirtschaftet Jussi 32 Hektar mit Getreide und Grünland in Laukaa. Das Heu verkauft er an örtliche Viehhalter. In den Ferien und am Wochenende kümmert sich Jussi um seine Felder und die Ernte. Dabei verbringt er schnell mal mehrere hundert Stunden auf seinem Valmet 565 Allradtraktor. Zu seinem Betrieb gehören außerdem 37 Hektar Wald. Durch seine Vorkenntnisse als Landwirt versteht Jussi die Wünsche der Kunden, was ihm auch im Ersatzteilservice hilft:

- Ich weiß genau, was dahinter steckt, wenn irgendwo auf der Welt eine Expresslieferung sehnlichst erwartet wird.

Zu Jussis Familie gehören seine Frau Elina und seine 2 Jahre alte Tochter Iida.

Kim Kytöpuuro gehört zu dem Team, das vom Kunden bestellte Zusatzausstattungen am Anfang der Montagelinie am Fahrzeug anbringt. Meist geht es dabei um den Einbau von Druckluftanlagen. Zwar erfolgt die Baugruppenmontage parallel zur Hauptmontagelinie, jedoch werden die eigentlichen Einbauarbeiten in verschiedenen Stufen entlang des Bandes ausgeführt. Beispielsweise müssen die Druckluftbremsen und die pneumatische Vorderachsfederung Aires bei der T-Serie an unterschiedlichen Stellen des Montagebands eingebaut werden. Kim ist auch für den Einbau der Frontzapfwelle zuständig.

Er wohnt auf dem Land, etwa 10 km vom Werk entfernt. Kim hat zu Hause drei Söhne im Alter von 4, 5 und 8 Jahren. Auch seine Frau arbeitet bei Valtra: in der Ersatzteilabteilung. Seit seiner Kindheit ist Kim von klassischen amerikanischen Autos begeistert. Zurzeit fährt er einen restaurierten 1960er Chevrolet Impala, an einem Impala aus dem Jahr 1975 arbeitet er gerade. Und weitere Projekte warten auf ihn.



Johanna Herlevi gewinnt die Europameisterschaft

Die Fahrerin des Valtra Shell Pulling Teams gewann die Pro Stock 3500 Kategorie bei den Europameisterschaften im Traktorpulling in Hörby, Schweden im September. Der Erfolg des Teams wurde durch ihren Bruder **Matti Herlevi** gekrönt, der die Bronzemedaille für sich in Anspruch nahm. Der zweite Platz ging an den Valtra des niederländischen Teams „Next Sensation“. Der Gesamtsieg im Euro Cup ging ebenfalls an Next Sensation, welches auch die niederländischen Meisterschaften für sich entschied. Der starke Auftritt des Valtra Shell Pulling Teams wurde abgekürzt, nachdem die Schlussveranstaltung aufgrund von Regen abgesagt wurde. Der Traktor „Sigma Power“ des Teams wurde vierter, Caesar sechster und Doris achter in der Gesamtwertung.

Neues Forum für Valtra-Fans

Im Internet hat Valtra einen neuen Service für alle Besitzer und Fans von Valtra-Traktoren eingeführt. Er soll Valtra-Fans von überall auf der Welt vereinen.

Besucher dieses Forums können über diesen Service von sich selbst, ihrer Arbeit, den Maschinen und über Situationen im Zusammenhang mit ihren Valtra-Traktoren berichten und ihre Erfahrungen mit anderen Nutzern austauschen. Sie können auch Geschichten und Erfahrungsberichte von und über Personen lesen, die mit Valtra zu tun haben, und Bilder und Kommentare einsehen sowie Bewertungen zu diesen Beiträgen abgeben.

Alle, die sich bis zum Ende des Jahres 2010 bei dem Service registrieren lassen, nehmen automatisch an einer Verlosung teil. Melden Sie sich deshalb gleich an, verfassen Sie eigene Beiträge und tragen Sie dazu bei, dass die Welt von Valtra noch größer wird!

www.myvaltra.com



– Ich war zuerst hier! Rentiere können an der Straße, die zum Dorf Lokka führt angetroffen werden. Autofahrer müssen Platz machen.

Rentierzüchter und Fremdenführer Raimo Mattila entschied sich bei der Suche nach einer Arbeits- und Transportmaschine in und rund um das Städtchen Sodankylä im finnischen Teil von Lappland für einen neuen Valtra N92 HiTech. Mattila ist ein Paradebeispiel für einen vielseitigen ländlichen Unternehmer. Deshalb war es ihm auch wichtig, dass sein Traktor für viele verschiedene Aufgaben eingesetzt werden kann. Neben den Arbeiten für seine Rentierzucht benötigt Mattila seinen Traktor für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten, maschinelle Lohnarbeiten und sogar für den Fremdenverkehr.

Von einem Fjell aus eröffnet sich dem Betrachter ein spektakulärer Blick auf einen opalblauen See. Ohne die am Horizont emporragenden Gipfel der Fjells wäre es unmöglich mit Gewissheit zu sagen, wo das Land aufhört und der Himmel beginnt.

In der Nähe des Sees brummt ein Valtra N92 HiTech, Baujahr 2009. Am Wasser lässt ein hagerer Mann mit hochgekrempeelten Ärmeln ein kleines Fischerboot zu Wasser. Ohne seine 101 PS starke Begleitung würde der Arbeitsalltag des Rentierzüchters, Landwirts und Fremdenführers Raimo Mattila ganz anders aussehen.

– Für Touristen und Angler biete ich geführte

Raimo Mattila züchtet Rentiere, vermietet Ferienhäuser Vielseitigkeit von Valtra ist

Bootsausflüge an, und mit diesem Traktor ist es ein Kinderspiel, das Boot von einem See zum nächsten zu transportieren, erläutert Raimo Mattila, der im kleinen Dorf Lokka in der Nähe von Sodankylä wohnt.

Unternehmen in und mit der Natur

Lokka ist ein beliebtes Wanderziel für naturverbundene Touristen aus ganz Europa: Das Dorf befindet sich im spektakulären Urho Kekkonen Nationalpark.

– Viele Urlauber kommen aus Mitteleuropa, vor allem aus Großbritannien, sagt Mattila.

Die Familie Mattila vermietet und vermittelt auch Ferienhäuser für Touristen, die sich für Wandern, Angeln, Jagen, Beerensammeln und für die Pilzsuche in der unberührten Natur von Lappland interessieren. Neben Unterkünften bietet die Familie auch Verpflegung, Transportmittel sowie ihre Dienste als Fremdenführer an. Zum Beispiel lädt Raimo Mattila Besucher, die sich für Lachsangeln interessieren, zu einer geführten Exkursion zum Fluss LUIRO ein, der durch sein Dorf fließt.

Der neue Valtra ist während der Fremdenverkehrssaison äußerst praktisch. Feuerholz zum Anheizen der Saunen muss zu den Ferien-

häusern gefahren werden, und das Boot muss von einem See oder Fluss zum nächsten transportiert werden, ganz nach Wunsch der Urlauber.

Trotz seines breiten Aufgabenspektrums im Fremdenverkehr ist Raimo Mattila aber in erster Linie ein Rentierfarmer. Entsprechend lebt er im Einklang mit den Jahreszeiten, mit denen auch seine Aufgaben im Laufe eines Jahres wechseln.

Allradantrieb und Turbokupplung werden häufig eingesetzt

Mattilas Traktor muss fast so viele Aufgaben erledigen, wie es in Lappland helle Sommernächte gibt. Wenn seine Rentiere im Winter auf den Winterweiden entlang der Grenze zwischen Finnland und Russland grasen, arbeitet Mattila im Forst und übernimmt Instandhaltungsaufgaben.

– Ich habe mit Forstunternehmen und verschiedenen Hütteneigentümern einen Vertrag, deren Zufahrten im Winter zu räumen, erklärt Mattila.

Naturbedingt ist das Schneepflügen nördlich des Polarkreises keine Aufgabe wie anderswo. Die Wege sind oft schmal, die Schneemengen enorm und die Höhenunterschiede beträchtlich.

– Zum Befahren der steilen Wege ist ein Allradantrieb ein absolutes Muss. Bei meinem

Die Entfernungen in Lappland sind groß, und die Steigungen im Gelände variieren beachtlich. Allrad erleichtert das Fahren, auch an den steilsten Hängen.





Die Arbeitszeiten der Hirten werden durch den Jahresplan des Rentierhütens bestimmt. Das Anbringen der Ohrmarken bei den Rentierkälbern findet in der Mitte des Sommers statt und beinhaltet zwei Wochen intensiver Arbeit.

und arbeitet als Fremdenführer in der Wildnis des finnischen Teils von Lappland **ideal für die Fjell-Gegend Lapplands**



Traktoren können für eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten in der Wildnis der Wälder Lapplands genutzt werden. Raimo Mattila hängt von seinem Valtra N92 HiTech für sein Tourismusunternehmen ab und nutzt ihn u. a. für den Transport seines Fischerbootes.



Herbst ist eine arbeitsreiche Zeit für Rentierhirten, da die Zäune vor dem Zusammentreiben der Rentiere im Oktober repariert werden müssen. Das Material für die Zäune wird einfach mit dem Traktor transportiert. Die Turbokupplung ist eine große Hilfe bei Frontladerarbeiten und beim Fahren im Forst.

neuen Valtra finde ich gut, wie der Allradantrieb während der Fahrt zugeschaltet werden kann, fügt er hinzu.

Mit dem Frühjahr beginnen die Feldarbeit und die Brennholzherstellung. Im Sommer muss Heu gemacht werden, um die Rentiere im Winter damit zu füttern. Und zum Herbstbeginn ist die Instandsetzung der Rentierzäune an der Reihe. Für diese Arbeit eignet sich der wendige Valtra N besonders gut, da er präzise zwischen den niedrigen Kiefern hindurch manövriert werden kann. Zaunpfähle lassen sich bequem auf der Frontladergabel befördern.

– Ohne Frontlader könnte ich diese Aufgaben nicht erledigen. Zum Aufnehmen und Transportieren von Ballen und Säcken ist er zum Beispiel unerlässlich – ganz zu schweigen von den Arbeiten im Schnee. Mit der Turbokupplung sind der Frontladerinsatz und das Fahren im Forst einfach. Sie ermöglicht ein besonders sanftes Anfahren, wenn auch die Motorleistung dadurch etwas abgeschwächt wird, merkt Mattila an, während er einen weiteren Zaunpfahl in den Boden rammt.

Hervorragender Service bei Bedarf

Der Traktor des Rentierfarmers muss mit vielen verschiedenen Arbeits- und Einsatzbedingungen zurechtkommen. Der Winter 2009/10 war in Finnland außergewöhnlich kalt und schneereich. Die Temperaturen in Lokka fielen zuweilen auf minus 40 Grad Celsius und bis März lag noch mehr als ein Meter Schnee.

Der harte Winter zeigte, dass auch die Valtra-Traktoren eine bestimmte Sonderausstattung benötigen, um die arktischen Bedingungen zu überstehen.

– Die Kraftstoffvorwärmung hätte ich beim Bestellen des Traktors mit berücksichtigen müssen, gibt Mattila zu.

Die extreme Kälte blieb auch in den südlichen Teilen Finnlands nicht ohne Folgen.

– Jetzt können die Versorgungsunternehmen sicherlich besser nachvollziehen, mit welchen Problemen wir jeden Winter hier oben zurechtkommen müssen, schmunzelt er.

Vor dem Kauf seines Valtra N92 HiTech besaß Mattila zwei andere Valtra-Traktoren, die ihn von der Eignung des Fabrikats für arktische

Einsatzbedingungen überzeugt haben.

– Das wichtigste Kriterium jeder Maschine hier oben im Norden ist die Zuverlässigkeit, denn die Entfernungen sind sehr groß. Ich habe das Glück, dass meine nächste Werkstatt nicht sehr weit weg ist, sie liegt nur 100 km entfernt, merkt Mattila an und zeigt in Richtung der Straße, die nach Sodankylä führt.

Das Dorf Lokka liegt 86 km vom Zentrum Sodankyläs entfernt.

– Als trotz der allgemeinen Zuverlässigkeit der Traktoren doch einmal eine Reparatur notwendig war, zeigte Valtra, wie effizient das Servicenetz ist. Einmal kamen sie bereits zwei Stunden nach meinem Anruf vorbei, um meinen Traktor abzuholen!, erinnert sich Mattila lächelnd.

Und wenn man sich in einem entlegenen Dorf umgeben von Wildnis befindet, können zwei Stunden zweifellos als respektable Reaktionszeit angesehen werden.

■ Riina Mäentausta
Photos: Tuula Lampela

Traktorübergaben Österreich



VALTRA N111e HiTech

Kunde: Martin u. Hannes Steiner, 2560 Neusiedl

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Leopold Lunzer GmbH, 2572 Kaumberg



VALTRA T191 HiTech

Kunde: Julian Kircher, 9520 Sattendorf

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Harald Lientschnig, 9604 Arnoldstein



VALTRA N141 Advance

Kunde: Peter Pernthoner, 3650 Pöggstall

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Franz Binder, 3654 Raxendorf



VALTRA A92

Kunde: Heinrich Renhart, 8583 Pack

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Peter Tripolt GmbH, 9462 Bad St. Leonhard



VALTRA A92

Kunde: Helmut Weigand, 8623 Aflenz

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Leopold Lunzer GmbH, 2572 Kaumberg



VALTRA N111e HiTech

Kunde: Franz Schätzer, 3073 Stössing

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Leopold Lunzer GmbH, 2572 Kaumberg



VALTRA N101 HiTech

Kunde: Johann Salchner, 6150 Gschnitz

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Graßmair Landtechnik, 6074 Rinn



VALTRA N82 HiTech

Kunde: Gertrude u. Johann Karner, 3211 Loich

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Hirtenlehner GesmbH & Co KG, 8923 Palfau



VALTRA N92 HiTech

Kunde: Stift Stams, 6422 Stams

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Graßmair Landtechnik, 6074 Rinn



VALTRA T162e Versu

Kunde: Gerhard Riedmayr, 2093 Geras

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Ing. Bruno Wingelhofer, 2084 Starrein



VALTRA N111e HiTech

Kunde: Georg u. Stefan Triendl, 6020 Innsbruck

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Graßmair Landtechnik, 6074 Rinn



VALTRA N92 HiTech

Kunde: Andreas Seiser, 9851 Malta

Valtra-Vertriebspartner: Fa. Aigner Landtechnik, 9863 Rennweg

Valtra hat in der Karibik die Nase vorn!

Valtra-Traktoren gehen in allen Breiten an die Arbeit, von den vereisten Landschaften nahe dem Nordpol bis hin zur sengenden Hitze der Tropen.

Durch das in Martinique ansässige, innovative Unternehmen FIBandCo wird ein Verfahren angewandt, das nirgendwo sonst auf der Welt zu finden ist. Anhand des Einsatzes umweltfreundlicher Methoden wird eine faserreiche, natürliche Ressource genutzt: auf ihren Plantagen wandelt die Firma FIBandCo das Herzstück der Bananenpflanzenstämme in ein erstaunlich hochwertiges Material um, das den Markennamen Green Blade trägt. Diese Green Blade Beschichtung wird für verschiedene Zwecke, z. B. Möbel, Bodenbeläge und Wärmedämmungen genutzt und besteht zu 100 % aus Naturfaser, die durch nachhaltige Bewirtschaftung hergestellt wurde.

Valtra auf einer Bananenplantage in Martinique

Die Fabrik, in der die Stammkernstücke der Bananenpflanze verarbeitet werden, befindet sich in der Stadt Ducos und gehört zum Komplex Exploitation Agricole Rivière la Manche, in dem Bananen und Zuckerrohr produziert werden. Die Bananenpflanze ist ein Kraut, das nach der Ernte der Bananenstauden abgeschnitten wird. Bisher wurde diese natürliche Ressource entsorgt. Das von FIBandCo genutzte Verfahren schont die Umwelt dadurch, dass auf Chemikalien für den Verarbeitungsprozess

Die französischen Überseedepartements Martinique und Guadeloupe haben etwa 400.000 bzw. 400.500 Einwohner und gehören zum Archipel der Antillen in der Karibik. Die Lage dieser Inseln zwischen dem nördlichen Wendekreis und dem Äquator beschert den Inseln ein günstiges Klima für den Anbau von Obst und Zuckerrohr. Jedes Jahr exportieren Martinique und Guadeloupe über 300.000 Tonnen Bananen in die Europäische Union. Dieser landwirtschaftliche Ertrag hat weltweit Anerkennung gefunden als Modell für Modernisierung und Innovation im Angesicht des Wettbewerbs.



verzichtet und aktiv Wasser zur Bewässerung durch die Extraktion aus den Bananenpflanzenstämmen gewonnen wird.

Zudem wurde die Verarbeitungsanlage in Ducus nach umweltschonenden Gesichtspunkten gestaltet.

Bei FIBandCo werden täglich Valtra-Traktoren für den Transport der Scheinstämme von den Feldern zur Fabrik eingesetzt. Die Maschinen müssen mit schwierigen Arbeitsbedingungen wie unebenen, schlaglochdurchsetzten und ungepflasterten Wegen zurechtkommen. In der Regenzeit kann der Transport der Ladung auf diesen Straßen gefährlich werden. Die Valtra Traktoren sind jedoch robust genug, um diese Aufgabe souverän zu meistern.

Zur Flotte gehören neben Modellen der N- und T-Serie auch Maschinen der A-Serie als Plattform- und Kabinenversion. Alle Traktoren sind mit einem automatischen Kupplungssystem ausgestattet, so dass die Arbeitsgeräte ohne Fremdhilfe schnell vom Fahrer angehängt werden können. Jeder Anhänger kann etwa hundert Stämme mit einem Gesamtgewicht von ca. 6 Tonnen transportieren.

Nicolas Cheminon von FIBandCo verlässt sich auf seine Valtra Traktoren:

– Ihr Ruf bescheinigt Ihnen eine solide, robuste und zuverlässige Verarbeitung mit einem praktischen Kupplungssystem. Zudem werden auf der Plantage, an der wir ansässig sind, bereits Valtra Traktoren eingesetzt. Dadurch konnten wir unsere Wartungsverträge und Ersatzteilbestellungen rationalisieren.

Nicolas Cheminon am Lenkrad eines A82.



FIBandCo nutzt den Händlerstützpunkt SDVI Martinique. Dort werden Valtra-Traktoren verkauft und Kundenservice angeboten. Cédric Deboudt, Vertriebsleiter bei SDVI, stimmt zu, dass sich die Traktoren für den Einsatz auf Martinique perfekt eignen:

– Wir verkaufen 16 Maschinen pro Jahr auf Martinique, und Kunden wie z. B. FIBandCo sind mit der hochwertigen Verarbeitung ihrer Traktoren äußerst zufrieden. In Punkto Zuverlässigkeit haben sie einen guten Ruf. Außerdem haben die Kunden eine große Auswahl an Ausstattungsoptionen.

Dank des Traktorbestellsystems Valtra à la Carte hat FIBandCo die freie Farbauswahl für die Firmentraktoren: Die roten und grünen Fahrzeuge sind überall auf den Straßen Martiniques leicht zu erkennen. Die neuen Traktoren sehen farblich vielleicht so oder auch anders aus, für Nicolas Cheminon steht jedoch fest, dass „2011 zwei neue Valtra Traktoren für den Fuhrpark bestellt werden sollen“.

■ Cédric Deboudt

Der Fachhändler SDVI im Blickpunkt

SDVI ist auf Martinique, in Guadeloupe und Französisch-Guayana vertreten und verkauft dort Landmaschinen, Baumaschinen sowie Transportfahrzeuge. Seit der Firmengründung 1998 gehört SDVI zur Loret-Gruppe und beschäftigt 60 Mitarbeiter; 15 davon sind im Kundendienstbereich tätig. Im Durchschnitt verkauft die Firma etwa 40 Valtra Traktoren pro Jahr, und der Umsatz betrug im Jahr 2009 20 Mio. EUR.



Cédric Deboudt – SDVI-Vertriebsleiter



Die Kombination aus Traktor und Löschanhänger ist besonders in Gebieten unschlagbar, die für herkömmliche Löschfahrzeuge nicht erreichbar sind.

Ein Löschfahrzeug für schwieriges Gelände

Die Mitglieder des Bauern- und Kleinbetriebverbandes in der norwegischen Gemeinde Finnøy sind vorbereitet. In Gegenden, die für Löschfahrzeuge nicht zu erreichen sind, schaffen Traktoren Abhilfe.

– Wir haben uns für ein Gerät entschieden, das richtigen Strapazen standhalten kann, sagt Stig Forbregd, Feuerwehrhauptmann im nördlich von Stavanger gelegenen Finnøy.

Diese Innovation möchte er uns gerne durchführen. Hinter dem Valtra N101 HiTech der Gemeinde steht etwas, das auf den ersten Blick wie ein Güllefass aussieht. Allerdings ist es gelb lackiert wie die Fahrzeuge der örtlichen Feuerwehr.

– Diese Anhänger verfügen über exakt die gleiche Ausstattung wie ein Feuerwehrfahrzeug, nur haben sie keinen Motor, erläutert Forbregd.

Äußerst sparsam

In den vergangenen Jahren konnten dank der einfallsreichen Nutzung eines Güllefasses zahlreiche Brände gelöscht werden. Das brachte den Hauptmann der Feuerwehr Finnøy und die kreativen Köpfe von Moi AS auf die Idee, das 4 cm³ Vakuum-Fass eines Maschinenherstellers in einen

Löschanhänger umzurüsten.

– Auf der Suche nach einem neuen Feuerwehrfahrzeug haben wir mehrere Lösungen diskutiert. Eine davon war ein Löschanhänger mit einem Traktor als Zugmaschine, sagt der Feuerwehrhauptmann.

Ein neues Feuerwehrfahrzeug kostet zwischen 2,5 und 4 Millionen NOK. Für den Preis konnte die Gemeinde jedoch 4 bis 6 Löschanhänger anschaffen.

– Wir sparen außerdem viele Wartungskosten, denn ein Feuerwehrfahrzeug oder eine Löschpumpe muss einmal wöchentlich in Betrieb gesetzt werden, damit sie immer einsatzbereit bleibt, erläutert er.

Vier Löschanhänger

Die Gemeinde Finnøy hat 2.900 Bewohner, die über die 15 großen und kleinen Inseln der Gemeinde weit verstreut sind. Zwei der Inseln sind über einen Tunnel miteinander verbunden, die übrigen über Fährverbindungen. Aufgrund dieser geografischen Gegebenheiten liegt es nahe, dass Brände rasch katastrophale Ausmaße annehmen können. Bis die Feuerwehr vor Ort ist, kann es lange dauern.

Die Maschine stellt der Landwirt

Durch das Verteilen der Löschanhänger auf die Inseln der Gemeinde Finnøy haben die Landwirte direkten Zugang zu den Fahrzeugen und können mit dem Löschen von außen her beginnen, bis

Der Feuerwehrhauptmann Stig Forbregd (links) und sein Stellvertreter, Jakob Bjørklund, mit dem äußerst effektiven Löscherät, das sich besonders für die Brandbekämpfung in entlegenen Gebieten eignet.

die offiziell zuständige Feuerwehr vor Ort übernimmt.

Durch die Zusammenarbeit mit den örtlichen Landwirten wird dieses Projekt ermöglicht. Von ihnen stammen nicht nur die Traktoren und das Personal, sie wissen auch gut über den Betrieb ihrer Güllefässer von Moi AS Bescheid.

– Eine Zugmaschine für ein Löschfahrzeug zu bekommen ist somit nicht mehr schwierig, denn der Traktor eines Landwirts ist schließlich immer einsatzbereit, meint Forbregd.

Geländegängig

Der Valtra der Gemeinde oder ein anderer geeigneter Traktor wird immer in die Gebiete geschickt, in denen herkömmliche Feuerwehrfahrzeuge aufgeben müssen.

– Ein Traktor als Zugmaschine für Löschanhänger ist für das Gelände ideal, denn der Löschanhänger folgt dem Traktor überall hin, sogar in Sumpfgebiete, führt Forbregd an.

Eine preisgünstige Lösung

Einer der Gründe, warum die Gemeinde Finnøy einen Valtra einsetzt, ist seine einfache Bedienbarkeit. Dadurch kann er von jedem verfügbaren Fahrer gefahren werden.

– Was weiterhin für den Valtra spricht, ist sein besonders günstiger Preis, meint der Feuerwehrhauptmann und bezieht sich damit insbesondere auf den fünfjährigen Service- und Garantievertrag, den Valtra in Norwegen anbietet.

– Im Moment arbeiten wir mit zwei Valtra-Traktoren. Nach fünf Jahren im Einsatz werden sie durch neue ersetzt, meint Forbregd.

■ Kalle Seip





Mit dem Valtra zum Traualtar!

Am 15. Mai 2010 läuteten für **Gabriele Jöbstl** und **Egbert Vallant** aus Kamp die Hochzeitsglocken.

Nachdem das Landwirte-Ehepaar gute Kunden der Firma Tripolt in Bad St. Leonhard sind, war es für Geschäftsführer **Peter Tripolt** klar, dass für die Fahrt zur Trauung ein passendes Fahrzeug organisiert werden musste.

Hr. Vallant selbst ist stolzer Besitzer eines Valtra-Traktors und auch der Vater der Braut ist Eigentümer von 2 Valtra-Traktoren, somit lag es auf der Hand, dass nur ein neuer Valtra als

standesgemäßes Fahrzeug in Frage kommen konnte.

Schliesslich fuhr das Brautpaar anstelle von einer Hochzeitskutsche mit 2 Pferdestärken, mit einem brandneuen Valtra T172 Direct aus der neuen Valtra-Stufenlosserie mit 170 Pferdestärken zur kirchlichen Trauung.

Auch wenn das Wetter nicht recht mitspielen wollte, war die Traktorfahrt für die frisch vermählten Eheleute ein bestimmt unvergessliches Erlebnis!

■ Siegfried Aigner





▲ Die "Alcool"-Serie von Valmet do Brasil beinhaltet drei Modelle: den Vierzylinder Valmet 88 und die Sechszylinder Valmet 118 und 118-4.

◀ Der Valmet 702 Holzgastraktor wurde 1980 getestet. Es war kalkuliert worden, dass der Verbrauch von trockenem Holz bei etwa 1,4 kg / kWh liegen würde.

Valtra ist bereits Veteran im Bereich alternativer Energien

Der Prototyp des Valtra Biogas Traktors erhielt im vergangenen Sommer viel Aufmerksamkeit. Bereits seit einigen Jahrzehnten betreibt Valtra sowohl in Europa als auch in Brasilien umfangreiche Forschungen und Untersuchungen mit alternativen Energien mit alternativen Energien.

Im Jahr 1980 wurde gemeinsam mit Vakola, dem staatlichen finnischen Forschungsinstitut für Landwirtschaft und Forsten, ein mit Holzgas betriebener Valmet 702 entwickelt. Auf Basis dieses Prototyps wurde die Holzgastechnologie weiterentwickelt, welche wenig später (in den frühen 80er Jahren) in Brasilien vorgestellt wurde. Zu dieser Zeit experimentierte das Land mit verschiedenen erneuerbaren Energien, wobei schließlich Alkohol als Treibstoff favorisiert und Brasilien eines der führenden Länder in der Ethanolproduktion wurde.

Zwischen 1983 und 1986 produzierte Valmet do Brasil insgesamt 1.700 alkoholbetriebener Traktoren. Diese waren in erster Linie für die Zuckerrohrplantagen des Landes bestimmt, welche dazu in der Lage waren, ihren eigenen Treibstoff zu liefern. Der Motor arbeitete nach dem Diesel-Prinzip: es gab zwei Einspritzpumpen - eine Reiheneinspritzpumpe die mit Ethanol gespeist wurde, und eine Verteilerpumpe, welche die Verbrennung durch das Einspritzen einer kleinen Menge Diesel auslöste. Dieses Projekt wurde jedoch eingestellt, nachdem Öl vor der Küste Brasiliens entdeckt worden war.

Nun wieder Fokus auf Finnland. Hier wurden in den späten 80er Jahren Untersuchungen zur

Nutzung von Alkohol in Dieselmotoren durchgeführt. Diesmal sollte dem Ethanol ein Zündverbesserer hinzugefügt werden, um die Verbrennung unter Verdichtung zu fördern. Abgesehen davon arbeiteten die Alkoholmotoren nach dem Otto-Prinzip mit Zündkerzen. Obwohl die Ergebnisse positiv waren, fehlte Finnland schlichtweg die nötige Infrastruktur für diese Motoren.

Die Untersuchungen im Bereich Biodiesel begannen mit der ersten Generation von RME Anfang der 90er. Der Hauptgeschäftsführer von Valtra, **Matti Sundberg**, versuchte sogar durch persönlichen Einsatz beim Minister für Landwirtschaft und Forsten die Treibstoffnutzung voranzubringen. Trotz dem geringen Erfolg dieses Aufwands wurde die Biodieselbereitschaft des Unternehmens in verschiedenen Exportmärkten, speziell in Österreich und Deutschland, honoriert.

Während dieser Zeit wurde auch am Elsbett-Motor gearbeitet, welcher auf Basis von Pflanzenöl lief. Dieser „Rohölmotor“ wurde in einen Valmet 605 eingebaut und durch das staatliche Maschinentestinstitut in Uppsala, Schweden getestet. Heute ist dieser Motor im Museum für Motorenwerke ausgestellt.

Derzeit ist Valtra speziell auf zwei Gebieten der Forschung aktiv. Zum Einen entwickelt Valtra do Brasil die nächste Generation alkoholbetriebener, nach dem Dieselpinzip arbeitender Motoren. Diese Methode beinhaltet nach wie vor die Dieselnutzung zur Entzündung des Treibstoffgemisches. Jedoch werden neue, kosteneffektive Lösungen zur Alkoholeinspeisung

durch Nutzung der neuesten Komponenten aus der Automobilindustrie gesucht. Zum Anderen untersucht die Fabrik von Valtra in Suolahti den Einsatz von Biogas in Dieselmotoren. Hierbei wird die Zweikraftstofftechnik genutzt, bei welcher die Verbrennung durch kleine Mengen regulären Dieselmotors oder Biodiesels ausgelöst wird.

Das größte Hindernis für den Einsatz erneuerbarer Energien in Traktoren ist der Mangel an gesetzlichen Regelungen innerhalb der EU. Fortschritte, die durch einzelne Länder gemacht werden scheinen nicht erfolversprechend. Ein weiteres Problem stellt die mangelnde Infrastruktur dar. Biogas ist über das bestehende Erdgasnetz verfügbar, aber in den meisten Ländern ist ein solches Netz nicht sehr verbreitet. Die Zukunft von betriebs- oder dorfeigenen Biogasanlagen ist unsicher. Die schwedische Gesellschaft unterstützt intensiv Formen erneuerbarer Energien, und der Südwesten Schwedens hat bereits ein flächendeckendes Netzwerk für Erdgas.

Biogastraktoren wurden gemeinsam mit den besten Kooperationspartnern der Industrie entwickelt. Das Werk für Dieselgeneratoren Genpowex von AGCO Sisu Power hat ein Biogaskraftwerk entwickelt, welches auf dem gleichen Zweitreibstoffprinzip arbeitet und welches für die Nutzung in landwirtschaftlichen Betrieben sehr geeignet wäre.

Welche Energielösungen in Zukunft auch immer genutzt werden, Valtra ist bereit, sie zu anzuwenden.

■ Hannu Niskanen

Valtra GesmbH
Grautschenhof 24
8684 Spital am Semmering
Tel. 03853 348
Fax: 03853 348 48
Internet: www.valtra.at
E-Mail: office@valtra.at

Collection
2011-2012

*Valtra Collection
– zu jeder Zeit und jeder Gelegenheit*

Für detailliertere Auskunft
fragen Sie Ihren örtlichen Valtra
Vertriebspartner.



Die neuen Produkte finden Sie zudem unter www.valtra.at