

Эксклюзивный драйв-репортаж Fendt 939 Vario

390 л.с. – с легкостью!

Благодаря новым нормам токсичности, в 2011 году нам предстоит познакомиться с „новыми“ тракторами и их двигателями. Так, при мощности двигателя свыше 130 кВт действуют нормы Евро III В (Европа) и 4i (США). Фирма Fendt воспользовалась возможностью поднятия новой серии 900 Vario на одну ступень выше. Существовавшая до сих пор „младшая“ модель 922 исчезнет, а над самой „старшей“ – 936-й – появится 939 Vario с максимальными 390 л.с.

При выборе технических возможностей для соответствия нормам токсичности III В фирма Fendt отдала предпочтение варианту с внешней системой рециркуляции ОГ и фильтром, а катализатору SCR и AdBlue с двумя баками. (с 2014 г. при новых нормах токсичности Евро IV на тракторах все равно понадобятся оба варианта).

Преимущества катализатора SCR: работа двигателя теперь не ограничивается смещением момента и количеством впрыска топлива, выхлопные газы проходят очистку после выхода из двигателя. Благодаря этому, двигатель может быть снова настроен на оптимальный расход топлива и, теоретически, несмотря на дополнитель-

С 2011 года фирма Fendt выпустит на рынок новый флагман – трактор 939 Vario с номинальной мощностью 265 кВт/360 л.с. и максимальной – 287 кВт/390 л.с. (по ECE R 24). Двигатель настроен на оптимальное сжигание топлива. Выхлопные газы очищаются в новом катализаторе.

ные затраты на AdBlue, работать с легкостью. Мы с интересом ожидаем результаты измерений!

Недостатком катализатора является второй бак для раствора мочевины AdBlue. Этот бак, расположенный за левым лестничным подъемом, вмещает до 60 л раствора и распознается по голубой крышке бака. В отличие от США, в Европе мощность трактора не нужно ограничивать, если бак с AdBlue пустой. Это означает, что на новом 939 Vario при достаточном количестве дизтоплива можно ехать, даже если раствор AdBlue закончился.

Для повышения мощности объем двигателя Deutz TCD 2013 на 939 Vario был увеличен до 7,8 л (до этого было 7,14 л), давление впрыска 6-цилиндрового двигателя в системе CommonRail составляет теперь 2000 бар. Система охлаждения имеет на один радиатор меньше и обходится без системы рециркуляции ОГ, потому что радиаторы гидравлики и трансмиссии совмещены, а трансмиссионное масло охлаждается в маслотеплообменнике. Новый турбоагрегат оснащен перепускным клапаном с электрорегулированием: давление

Двигатель Deutz TCD 2013 вместо почти 7,2 л имеет теперь объем двигателя 7,8 л и катализатор SCR, соответствующий нормам токсичности III В.



Флагман нового поколения, 900 Vario фирмы Fendt имеет теперь номинальную мощность 265 кВт и достигает максимально 287 кВт/390 л.с.



наддува возникает уже при низком числе оборотов, а излишки воздуха выпускаются посредством перепускного клапана.

Большинство данных изменений были вызваны предписаниями новых норм токсичности. В новом 900 Vario, согласно Fendt, первое место занял терминал Variotronic. Он, как и в новом 800 Vario, предлагается с двумя мониторами – 7 и 10,4 дюймов – и возможностью управления как через сенсорный экран, так и клавишами. Отсюда производится управление всеми функциями и настройками трактора, а также опциональным оснащением таким, как система ведения по колее VarioGuide, блок учета и ведения документации Variodoc и камер наблюдения, а также управление орудиями посредством ISO-Bus.

Кроме того, конструкторы Fendt улучшили систему ведения на разворотной полосе Variotronic TI и теперь можно редактировать и изменять настройки трактора даже в не-



Новичок распознается по наличию второго бака с голубой крышкой для раствора мочевины AdBlue с левой стороны трактора...



...и большой „кастрюле“ по правую сторону, скрывающей в себе катализатор.

подвижном состоянии. Система ведения по колее VarioGuide работает со спутниками Glonass, новая антенна GPS с ресивером должна улучшить передачу сигнала.

Блок учета и ведения документации Variodoc опционально может получить интерфейс GSM (VarioDoc Pro).

В 2009 г. фирма Fendt получила серебряную медаль за первую, устанавливаемую уже на заводе, систему контроля давления в шинах (доп. опция). За 2 минуты давление в шинах снижается на 1 бар и за 10 минут (даже во время езды) снова повышается. Также к дополнительному оснащению от-

носится антиблокировочная система тормозов (АБС) фирмы Knorr, функционирующей с 4 сенсорами, 3 регуляторами давления в пневматической тормозной системе и предотвращающей блокировку колес посредством вмешательства коробки передач. При максимальной скорости 60 км/ч это оснащение так же целесообразно, как и защита от перегрузки (серийная). В перспективе, при стремительном падении числа оборотов, вал отбора мощности будет открыт – это должно предотвращать остановку двигателя и износ турбонагнетателя из-за отсутствия смазки.



В кабине тоже внешне мало что изменилось. Измененный сброс избыточного давления позволяет теперь легче закрывать двери.



Новый терминал „Variotronic“ (идентичный новому из 800 серии). Фотографии: А. М.

В задней части трактора по сравнению с предыдущей серией мало что изменено, был лишь увеличен размер тяговой вилки (ISO 500).



После такого количества теории наконец-то к практике.

Что изменилось? Скромный ответ: собственно говоря, мало что. Видно голубую крышку бака слева и большую „кастрюлю“ справа (внутри расположен катализатор SCR). Справа на подлокотнике находится новый монитор. Кто привык к предыдущему 900-му, может быстро освоиться на новом 939-м, так как в управлении и обращении с ним изменилось не многое. Коробка передач ML 260 была усовершенствована, тем не менее, в управлении изменений не последовало.

К сожалению, во время репортажа стояла дождливая погода, и мы прокатились на 939-м только по дороге. Но и этого было достаточно, чтобы убедиться в возможностях „новичка“ развивать скорость 60 км/ч при экономичных 1700 оборотах двигателя (до сих пор это были 1900). В остальном устойчивость на дороге и комфорт в движении не изменились – оба качества отличные. Тормоза, также с (пустой) цистерной для органического удобрения, на мокрой дороге показали себя отлично и без блокирования.

Остается добавить, что 939-й будет выпускаться с декабря 2010 г. с шинами диаметром до 2,15 м, максимальной допустимой общей массой – 18 т и примерно на 10 % дорожке предше-

ственника. Если он принесет на 15 % больше производительности, то цена не должна отпугнуть потенциальных покупателей. И, как уже говорилось, мы с нетерпением ожидаем возможности проведения испытания.

М. Н.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Fendt 939 Vario

Двигатель

265 кВт /330 л.с. номинальная мощность (макс. 287 кВт /390 л.с.), 6-цилиндровый Deutz TCD 2013 (нормы токсичности III B) с катализатором SCR, объем 7800 см³, электронно регулируемый перепускной клапан ОГ, топливный бак 650 л, AdBlue бак на 60 л.

Коробка передач

Бесступенчатая коробка передач ML 260 с переключаемым под нагрузкой реверсированием, темпомат и TMS; 60 км/ч на пониженных 1700 оборотах двигателя, 2 диапазона хода до 34 км/ч (задним ходом до 20 км/ч) и 60 км/ч (задним ходом до 33 км/ч).

Подъемный механизм/гидравлика

Кат. III, EHR с функцией двойного действия и гасителем колебаний, опционально – система контроля регулировки глубины; фронтальный подъемный механизм – серийно, фронтальный VOM – опционально; аксиально-поршневой насос мощностью 216 л/мин, 200 бар, 4 прибора контроля времени и пропускаемого количества (макс. 8).

Шасси

Допустимая общая масса – 18 т, мокрые дисковые тормоза, двухконтурные тормоза DL, опционально – с АБС и системой контроля давления в шинах; серийно – система контроля стабильности движения, передний мост с независимой подвеской, тормоза на каждое колесо. Шины, используемые во время теста: 600/70 R 34 и 710/75 R42.

Проектная разработка

Фронтальный погрузчик в задней части

Фронтальный погрузчик Cargo R, который фирма Fendt предлагает для серий 800 и 900, можно установить также в задней части трактора. Тем самым появляется возможность погрузки при переоборудовании на движение задним ходом – интересная идея.

Фирма Fendt применила это на практике и монтировала точно такой же фронтальный погрузчик в задней части трактора 900 Vario. Так как спрос еще точно не обозначился, это остается пока „проектной разработкой“ и темой для дискуссий.