

Naapurukset Timo Lindsberg ja Olli Mäkelä omistavat kumpikin 60-luvun puolivälissä valmistetun, noin 50-hevosvoimaisen pohjoismaisen traktorin. Joskus Volvolla ja Valmetilla on tehty hyvin pitkkiä päiviä, mutta nyt ne ovat pihatraktorin virassa.

**KONEVIESTI
KOKEILEE**

SUOMI-RUOTSI -traktorivertailu

Valmet 565 ja BM-Volvo 400 Buster kuuluivat 60-luvun puolivälin traktoritarjonnan halutuimpaan kokoluokkaan. Moottoritehojensa puolesta ne olivat tuolloin keskikokoisia traktoreita, joiden varassa saattoi olla siihen aikaan suurehkojenkin talojen kaikki peltotyöt. Myös metsäurakointiin kumpaakin traktorimallia käytettiin runsaasti, molemmista oli olemassa jopa oikeat metsätraktoriversiot. Monista yhteisistä tekijöistä huolimatta Valmetia ja Volvoa ei juurikaan vertailtu keskenään, brittimerkkejä sitäkin enemmän. Nyt on aika panna nämä keski-ikään ehtineet pohjoismaiset traktorit samalle viivalle.

■ Kimmo Kotta

Valmet 565:llä ja BM-Volvo 400 Busterilla on paljon yhteistä. Ne ovat sukunsa neljännen polven edustajia, 3-sylinterisiä, noin 50-hevosvoimaisia, talvi- ja metsäkäyttöön suunniteltuja ja samanhintaisia. Olivatpa molemmat eräässä vaiheessa kotimaisia, Busteria kun tehtiin parin vuoden ajan Porvoossa. Valmetia myytiin meillä 2–3 tuhatta kappaletta vuodessa, Buster-Volvoa 300–400. Ruotsissa tilanne oli käänteinen, sillä erolla, että myyntiluvuis-

sa Volvon etumatka Valmetiin oli vieläkin suurempi.

Busterin ja 565:n aikoihin Suomen traktorimyynti oli kääntymässä laskuun. Vuonna 1963 meillä tehtiin kaupat 15 779:stä traktorista, vuonna 1967 enää 10 722:sta. Vuosittaiset myyntimäärät pysyivät 10 000:n tuntumassa aina 90-luvulle saakka, jolloin tapahtui totaalinen romahdus. Pohjalukemat saavutettiin v.1993, jolloin rekisteröitiin 2589 uutta traktoria. Kun ”Viiskuusvitonen” ja Bus-

ter olivat vielä kuumia traktoriuutuuksia, ilmaantui talojen pihoiille tuliteriä traktoreita tämän tästä.

Rautalampilaisten naapurusten, Timo Lindsbergin ja Olli Mäkelän suosiollisella avustuksella Volvoa v.m.1964 ja Valmetia v.m.1966 päästiin viime syksynä vertailemaan aidoissa olosuhteissa. Kumpikaan testikoneista ei ollut mikään hohtava, pitkällisen entisöinnin tulos, vaan kyse oli ronskeista työkoneista. Molempiin vanhoihin palvelijoihin oli tehty pientä

käyttökunnostusta, mikä on välttämätöntä, jos traktorilla ajetaan yhtämittaa 45 vuotta, mutta matkalla tulleita arpia ei ole sen kummemmin meikattu piiloon. Runsaat kiitokset pellon ja traktoreiden lainasta kummallekin traktorimiehelle.

”Nyt ajatte traktoria kuin autoa”
Valmetin ensimmäisen dieselmallin kehitystyö alkoi keväällä 1955, uusi 3-sylinterisellä suorasiuhku-

esiteltiin seuraavan vuoden marraskuussa. Kolmen sylinterin lisäksi traktorin tekniikassa oli paljon muitakin totutusta poikkeavia yksityiskohtia. Polttoainesäiliö oli sijoitettu kytkimen ja voimansiirron väliseen valurunkoon, pohja oli täysin tasainen ja maavara suuri. Metsätyöt pidettiin mielessä traktorin rakenteiden suunnittelussa.

Valmet 33:sta tuli edistyksellinen traktorimalli, mutta äärimmäisen pikainen tuotekehittely

Valmet 565



Valmetia ei 2 x 13 -aurat paljoa pidätelleet, sängellä olisi mennyt kolmaskin siipi. Painonsiirtojärjestelmän käyttö on yksinkertaista, nostolaitteen hallinta kyntötyössäkin hoituu yhdellä ja samalla vivulla. Systeemin herkkyys säädetään valitsemalla työntövarren korvakkeen kolmesta reiästä sopivin, myös vastajousen nokan säädöllä voidaan vaikuttaa järjestelmän toimivuuteen.

Nyt ajatte traktoria kuin autoa

VALMET 565

VALMET SYNKRO TRAKTORI

Vahvan Valmet-linjan tehokas edustaja. Vaihdaminen käy nopeasti ja joustavasti - traktoria pysäyttämättä. Ja pellin alla on 52 sitkeää hevosta, jotka tottelevat Teitä helpommin kuin mihin olette tottunut.

52 hv

Synkronoitu vaihteisto
Erikoisrakenteinen Valmet-tasauspyörästön lukko
Vahvistetut akselit raskaaseen työkonekäyttöön
Varma pakkaskäynnistys

varma **VALMET** kesät talvet

kostautui heikkona kestävyytensä. Moottorista tuli kerralla hyvä, mutta muu tekniikka ratkeili lähes joka paikasta. Seuraava, v.-1959 markkinoille tullut malli 359 oli laadultaan jo kokonaan toista luokkaa. Traktorissa oli uusittu hydrauliiikka omalla öljytilalla entisen voimansiirtoöljyn sijasta. Myös hihnavetoinen pumppu oli korvattu kampiakselin pyörittämällä nokkapumpulla. 359:ää pidettiin jo sikäli luotettavana traktorina, että Valmet sai mahdollisuuden aloittaa sen tekemisen Brasiliassa, tosin MWM-moottorilla varustettuna.

Valmet 359 oli pelleiltään vielä kovasti 50-lukulainen traktori, mihin seikkaan tuli korjaus v.1961 esitellyn puna-harmaan 361-mallin myötä. Tuohon aikaan paljon keskustelti tasauspyörästön lukko tuli vakiovarusteeksi vuotta myöhemmin, myös hydrauliiikkaa uudistettiin.

Syksyllä 1964 markkinoille tulleen Valmet 565:n merkittävin uutuuksia oli osittain synkronoitu

vaihteisto, jota mainostettiin yllä sanoilla "Nyt ajatte traktoria kuin autoa". Vuoden kuluttua hydraulipumppu siirtyi kampiakselin päästä moottorin oikealle puolelle, tarvittaessa se oli mahdollista kytkeä irti istuimelta nousematta. Polttoainejärjestelmän muutoksilla 565:een saatiin lisää sitkeyttä, jousitettu "terveysistuin" oli ensimmäinen askel kohti ergonomiaa. Valinnaisvarusteeksi tuli parikytkin, jossa ulosoton kytkentä hoidettiin omalla polkimella.

Myös työkonevalmistajat alkoivat kiinnostua Valmetista, 565:tä käytettiin mm. etukuormainten, kaivureiden ja salaojakoneiden alustana. Tehtiinpä siitä teloilla, kourakuormaajalla, perävaunulla ja runko-ohjauksella varustettu Fiskars-metsätraktorikin, mutta tässä tapauksessa valmistaja oli liian optimistinen peruskoneen suhteen.

Valmet 565 vaihtui uuden satsarjan pienimmäksi 500-malliksi v.1968. Muutoksia olivat parannettu vähennyspyörästö, levy-

BM-Volvo 400 Buster



Volvokaan ei kahdesta siivestä ollut millänsäkään, eikä olisi ollut kolmannestakaan. Valmetin tavoin sen painonsiirtojärjestelmän käyttöön ei tarvita kovin ihmellisiä kommervenkkejä. Työntövarsi vain alempiin reikiin ja menoksi. Pitemmän akselivälinsä ansiosta Volvo on jonkun verran Valmetia vakaampi kuljija, mutta ketteryyden kustannuksella.

jarrut, turvaohjaamo ja keltainen väri.

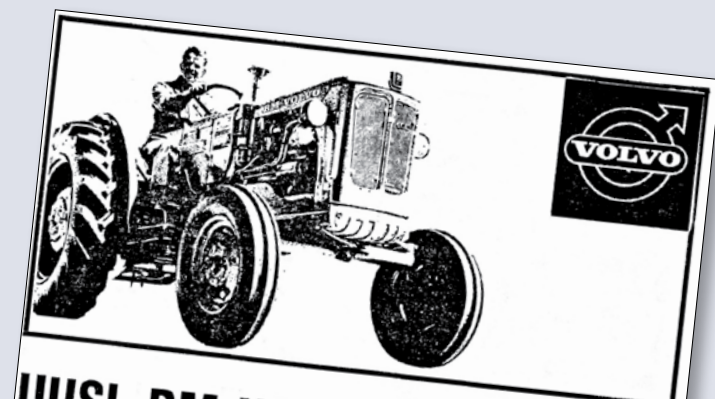
"Pohjolan oloihin rakennettu"

Bolinder-Munktell kehitti 50-luvun puolivälissä kevyen, pienviljelijöille tarkoitetun traktorimallin T15. Ruotsissa hyvin suositun harmaan Fergusonin valmistus oli päättymässä ja tähän saumaan BM halusi iskeä. Vuonna -56 esitellyssä traktorissa oli Volvo Amazonin 4-sylinterinen 27hv:n bensamoottori, 4-nopeuksinen vaihteisto, hydraulinen nostolaite ja tasauspyörästönlukko. Vuoden kuluttua tehoja tuli hieman lisää ja tyypiksi vaihtui Bolinder-Munktell 425 Terrier ja Volvo 425 Krabat. Traktorin myytiin tuloin vihreinä Bolinder-Munktell:eina ja punaisina Volvoina. Jatkossa vaihteistoon tuli viides pykälä ja lisätehoja saaneeseen nostolaitteeseen Terra-Troll -niminen painonsiirtojärjestelmä.

Kaasutinmoottoreiden aika traktoreissa alkoi 60-luvulle tultaessa olla ohi, samoin Volvo- ja

BM-traktoreiden markkinointi eri värisinä ja merkkisinä. Uudessa v.-61 lanseeratussa punaisessa BM-Volvo 320 Busterissa oli Perkinsin 3-sylinterinen etukammiodiesel, muu tekniikka vastasi edellistä mallia. Ostomoottoriin päädyttiin kustannussyistä. Suurempien Volvojen dieselit käytettiin myös Volvon kuormaajissa, kuorma-autoissa ja muussa raskaammassa kalustossa. Pelkästään yhteen traktorimalliin ei Volvon kannattanut tehdä kokonaan uutta dieselmootoria.

Buster petraantui vuonna 1964, jolloin sen tyypiksi vaihtui 400. Moottoriksi tuli tilavuudeltaan sama, mutta suorasuikutteinen Perkins, teholtaan 47 hv. Pääosin samaa moottorityyppiä käytettiin mm. MF135:ssä. Voimansiirtoa vahvistettiin monesta paikasta, vaihteita oli nyt 8 eteen ja 2 taakse. Ajovoimanotosta oli hyötyä perävedolla varustettujen kärryjen kanssa. Paikalliskäytössä voimannoitaksi saatiin samaisen ajovoimanoton avulla normaalin



UUSI BM-VOLVO BUSTER 400

Uudessa BM-Volvo Buster 400:ssa ovat perä ja voimansiirto teollisuusmitoitettuja, lisävarusteena saatavana myös teollisuusmitoitettu etuakseli 6,5-16" renkain. Runko on vankka ja siinä samoin kuin taka-akselin kopassakin on runsaasti valmiiksi koneistettuja kiinnityskohtia. Maavara on 44 cm. Siksi Buster 400 sopii hyvin myös kovaan metsätyöhön. Uusi, ärhäkkä 47 hv 3-sylinterinen suorasuikutus-dieselmoottori vetää sitkeästi ja kuluttaa vähän.

Vaihteita on 8 eteen ja 2 taakse - sopiva vaihteisto jokaiseen työhön. Hyväksi tunnettu automaattinen Terra-Troll-hydrauliikka (yhdistetty työsyvyyden ja vetovastuksen säätö) lisää Buster 400:n monikäyttöisyyttä. Tasauspyörästön lukko, hydraulinen vetokoukku, säädettävät ulkopuoliset rajoitinketjut, tyynillä varustettu kuljettajan painon ja koon mukaan säädettävä istuin, yleismittari sekä lain määräämät ajovaruukset vakioina.

VOLVO
Pohjolan oloihin rakennettu



Valmetin ja Volvon hydraulikka saa voimansa jakopäästä, eli nostolaite toimii myös kytkin pohjassa, mikä ei ollut kaikissa tämän ikäluokan traktoreissa mahdollista. Kummankin traktorin hydraulipumput ovat kytkettävissä irti, mistä on etua esim. pakkaskäynnistyksessä. Volvon startti on remonttien suhteen melko hankalassa paikassa. Vaihtovirtalaturit ovat jälkikäteen asennettuja uudistuksia.

Tekniset tiedot

	Valmet 565 II	BM-Volvo 400 Buster
valmistaja	Valmet Oy Jyväskylä, Suomi. 1964–68	AB Bolinder-Munktell. Eskilstuna, Ruotsi ja Porvoo, Suomi. 1964–69
markkinointi	Valmet Oy piirimyyjät	Oy Volvo-Auto Ab piirimyyjät
moottori	Valmet 310B, 3-syl. 4-t nestejäähdytteinen suorasuihkutudiesel kansiventtiileillä, 52 hv/2250 rpm. Syl. läpimitta 100 mm, iskunpituus 114 mm, kokonaisiskutilavuus 2685 cm ³ , puristussuhde 17:1.	Perkins D-913, 3-syl. 4-t nestejäähdytteinen suorasuihkutudiesel kansiventtiileillä, 47 hv/2250 rpm. Syl. läpimitta 91,4 mm, iskunpituus 127 mm, kokonaisiskutilavuus 2500 cm ³ , puristussuhde 18,5:1. Thermostart-imusarjahetku.
ruiskutus-pumppu	rivityyppinen Simms keskipakosäätäjällä ja pakkosyötöllä	jakajatyypinen CAV keskipakosäätäjällä
sähkölaitteet	12 V, laturin teho 260 W, startti 2,9 kW.	12 V, laturin teho 130 W, startti 2,9 kW
voimansiirto	kuiva 11" 1-levykytkin, osittain synkronoitu vaihteisto 6+2R. Vähennyspyörästössä ulkopuolinen lieriövälitys, tasaussyörästön lukko. VOA 708 rpm.	kuiva 11" 1-levykytkin, vaihteisto 8+2R. Vähennyspyörästössä sisäpuolinen lieriövälitys, tasaussyörästön lukko. VOA 686 rpm, paikalliskäytössä nopeudet 360, 458, 688 ja 900 rpm, sekä takaperin 355 rpm. Ajovoimanotto.
nopeudet	4,0–34,2 km/h eteen, 5,4–13,9 km/h taakse	2,2–28,0 km/h eteen, 2,6–11,0 km/h taakse
jarrut	Mekaaniset rumpujarrut, voidaan käyttää ohjausjarruina.	Kuivat mekaaniset levyjarrut, voidaan käyttää ohjausjarruina.
hydraulikka	Jakopään käyttämä hammaspyöräpumppu. Tuotto 25 l/min. suurin paine 130 kp/cm ² , nostovoima 1350 kg. Painonsiirtojärjestelmä	Jakopään käyttämä hammaspyöräpumppu. Tuotto 35 l/min. suurin paine 135 kp/cm ² , nostovoima 1350 kg. Painonsiirtojärjestelmä.
pyörät	edessä 7.50 x 16, takana 11 x 32. Vaihtoehtoisesti edessä 10.00 x 16, takana 13 x 28.	edessä 6.00 x 16, takana 11 x 32. Vaihtoehtoisesti edessä 7.50 x 16, takana 13 x 28 tai 11 x 36.
täytösmäärät	moottori 6,4 l, jäähdytysjärjestelmä 10 l, voimansiirto 12,5, vähennyspyörästöt 2 x 1,1 l, hydraulikka 10 l, polttoainesäiliö 40 l.	moottori 6 l, jäähdytysjärjestelmä 8 l, voimansiirto 42 l, hydraulikka 23 l, polttoainesäiliö 45 l.
mittoja	pituus 2980 mm, akseliväli 1895 mm, leveys 1725 mm, maavara 435 mm, pienin kääntösäde ilman ohjausjarruja 2900 mm, paino vakiovarusteilla 1910 kg	pituus 3140 mm, akseliväli 2100 mm, leveys 1680 mm, maavara 440 mm, pienin kääntösäde ilman ohjausjarruja 3600 mm, paino vakiovarusteilla 1860 kg.
lisävarusteita	parikytkin, mekaaninen tai hydraulinen ryömintävaihde, hihnapyörä, thermostart-hehku, ulkopuolisen hydraulikan hallintaventtiili, hydraulikkaöljyn lisä säiliö, hydro-ohjaus, paripyörät, puolitelat, pyöräpainot, turvaohjaamo tai -kehikko, sivupellit.	kaksoiskytkin ja 2-nopeuksinen voa, hihnapyörä, etuvoimanotto, ulkopuolisen hydraulikan hallintaventtiili, ohjauksen tehostin, vahvistettu etuakseli, paripyörät, puolitelat, pyöräpainot, etulokasuojat, turvaohjaamo tai -kehikko, imuilmän esipuhdistin.
hinta v. 1967	10 200 mk (n.15 400 € v.2011)	10 200 mk (n.15 400 € v. 2011)
valmistusmäärä	n. 10 000 kpl	22 589 kpl



Moottoreiden vasemmalla puolella eroa on huomattavasti enemmän. Valmetissa on Simms-rivipumppu, Volvossa jakajamallinen CAV. Tehoihin ei pumppumallilla ole ainakaan tässä tapauksessa vaikutusta, kummassakin traktorissa kun on melko ähräkästi toimivat säätäjät. Rivipumpullinen moottori saattaa pakkasella käynnistyä helpommin pakkosyötön ansiosta, Volvon kylmäkäynnistystä auttaa imuilmää lämmittävä Thermostart-hehku.

540:n lisäksi neljä muuta nopeutta sekä yksi nopeus takaperin. Myös levyjarrut kuuluivat uudistuksiin.

Järeytyneiden rakenteiden myötä Busteria alettiin käyttää menestyksekkäästi työkonelustana. Se oli peruskoneena mm. Volvon LM422-pyöräkuormaajassa ja GM410-kaivurikuormaajassa. Legendarisin Buster-pohjainen kone oli ÖSA:n ja BM-Volvon yhteistyönä syntynyt telametsätraktori SM460 Pikku-Nalle. Monet pitkänlinjan metsäkonemiehet ovat nimenneet sen varhaisista metsätraktoreista ylivoimaisesti parhaaksi.

Busterin uudelleen muotoiltu versio BM-Volvo 430 tuli saataville v.1969. Uusien peltien lisäksi myös hydraulikka oli kokenut muutoksia. Lisävarusteisiin kuului mm. hydraulinen Trac-Troll-pikavaihde. Viimeiset Busterit tehtiin v.1978.

BM-Volvo 400 Busterin historiaan kuuluu myös lyhyt Suomi-kausi. Muusta Volvo-mallistosta poiketen Buster oli meillä hinnaltaan huomattavan kilpailukykyinen ja se kuului kysytyimpään kokoluokkaan. Niinpä Volvo aloitti menekkiä vielä kasvattaakseen kokoonpanon Fiskarsin Porvoon tehtailta v.1966. Bustereiden tekeminen päättyi kuitenkin parissa vuodessa, kokonaisvalmistusmäärän jäädessä alle tuhanteen traktoriin. Volvo saattoi pelästyä Suomen traktorimyyntin putoamista aloitusvuoden 1966 päälle 13 000:sta vuoden 1968 lukemaan 8260.

Valmetin ohjaimissa ahdasta

Valmetin rattiin on helpompaa kiivetä vasemmalta, missä tiellä on vain yksi poljin. Istumaan päästäkseen jalkaa on nostettava melko ylös, istuimen ja ratin väli kun on ahdas ja haittana on vielä eteenpäin vino vaihdetanko. Samoilla tilansäätölinjoilla on oltu myös astinlautojen suunnittelussa.

Hallintalaitteiden sijoittelussa ei sitä vastoin ole moittimista. Vasemman käden hanikoita ovat työkalukotelon alla oleva sammutusvipu, nostolaitteen laskunopeuden säädin, kertoja ja vetoakoukun lukitus. Vasemmalla jalalla hoidetaan kytkinpoljinta jonka liikerata on äärimmäisen lyhyt. Parikytkinmallissa olisi kaksi vierekkäistä poljinta, kokeilussa ollut Valmet oli varustettu tavallisella 1-levykytkimellä.

Kojetaulussa on yleismittari, lämpö- ja öljynpainemittarit, virtalukko, valonvaihdin ja kaihtimen säätökettinki. Suoraan kojetaulun alla on em. työkalulataikko, jonka alla taas sammutusvipun lisäksi hydraulipumpun kytkentävipu. Jalkovalissa on vasemmalla puolella kahteen asentoon lukittava kertojavipu, lukitus vapautetaan vipua alaspäin painamalla. Kertojan oikealla puolella on vaihevipu, joka toimii normaalin H-kaavion mukaan.

Oikean puolen jalkatilassa on jarrupolkimet, jalkakaasu ja alas lukittava tasaussyörästön lukon poljin, joka vapautetaan poljinta taaksepäin kampeamalla. Jalkatilan tuntumassa on myös ulosoton

kytkentävipu. Oikealla kädellä hallittavia keppejä ovat ulosottovipun lisäksi nostolaitteen vipu ja ulkopuolisen hydraulikan valintaventtiili.

Volvossa tilaa ja extraa

Volvossa on sama kummalta puo-

lta rattiin könyä, pitkien astinlautojen ansiosta se onnistuu vasemmalta ja oikealta. Päinvastoin kuin Valmetissa, Volvossa ohjaimissa on hyvin avaraa. Niin paksumaa isäntää ei ole vielä nähtykään, joka ei mahtuisi kivuttomasti Volvon rattiin. Pituuden lisäksi astin-

TOSIMIESTEN METALLISET PIENOISMALLIT!

Traktoreita kaikkia kokoja: 1:16, 1:32, 1:43, 1:87! Yli 100 erilaista!

Massey Ferguson 175



Fordson E27N



Nuffield Universal Four



David Brown 990



KUORTIN TRAKTORI KY • TOIMITUKSET KOKO SUOMEEN • PUH. 0400 685 235



Valmet 565:ssä on portaalityyppiset vähennyspyörästöt, joiden välityssuhteita nostettiin seuraavassa Valmet 500-mallissa. Samalla reilun 35 km:n huippunopeus tippui kolmeenkympppiin. Vasemmassa lokasuojassa on kiinni valinnaisvarusteisiin kuulunut hydraulioiljyn lisäsäiliö, joka oli tarpeen ulkopuolista hydrauliiikkaa käytettäessä.



Volvo Busterin taka-akselisto on järeä, traktorin tehoon verrattuna jopa valtavan järeä. Rakenteiden vahvuudesta kertoo myös se, että Busterin pohjalta tehty telametsätraktori BM-Volvo SM460 "Pikkunalle" oli aikanaan erittäin kestävä koneen maineessa.



Valmetin hallintalaitteissa ei ole vikaa, jokaiseen vipstaakiin ylettyä hyvin ja toiminnot ovat simppelitä. Astinlaudoissa sekä ohjauspyörän ja istuimen välissä ei ole juurikaan ylimääräistä tilaa, mikä pilaa muuten onnistuneet ohjaamojärjestelyt. Kojetaulun suuressa reiässä on joskus ollut yhdistetty lämpö- ja öljynpaineittari, joka matkan varrella on korvattu erillisillä mittareilla.



Volvo tuntuu ratin takaa paljon suuremmalle traktorille, mitä se onkaan. Valmetiin verrattuna tilaa on reilusti enemmän. Hanikoiden sijoittelu on toteutettu hyvään 60-lukulaiseen tyyliin, eli vaihdekepakot jalkovälissä, nostolaitteen vivut oikealla puolella ja harvemmin tarvittava ulosoton kytkentä vasemmalla. Erillinen käynnistysnappi oli tämän aikakauden traktoreissa jo harvinaisempi.

laudoissa on tilaa leveyssuunnassakin. Jousitetussa istuimessa on lisäksi kokolias iskunvaimentaja.

Kojetaulussa on yleismittari, sekä erilliset mittarit jäähdytysnestelle ja öljynpaineelle, sekä käsikaasu. Sen alapuolelta löytyvät vasemmalta alkaen valokatkaisija, starttinappi, sammutusvedin, kaihtimen vitja, sulakerasia, virtalukko ja kaikkein alimpana hydraulipumpun kytkentä.

Jalkain välissä ovat kertoja ja vaihdevipu, oikeassa laidassa käsijarru. Vasemmassa jalkatilassa on kytkin ja peräkotelon kupeessa 3-asentoinen voimanottoakselin kytkentävipu. Takavasemmalta löytyy vetokoukun lukitus.

Oikealla jalalla hallitaan jarruja, jalkakaasua ja tasauspyörästön lukkoa. Käsikäyttöisiä vipuja sillä puolen Volvoa ovat nostolaite ja ulkopuolisen hydrauliiikan lohko, jos sellainen kuuluu varusteisiin. Kaksoiskytkimellisissä malleissa olevan 2-nopeuksisen voan valintavipu on konepellin oikeassa sivussa, mutta kokeilutraktorista se puuttui. Kaksoiskytkimen hallinta on keskitetty samaan polkimeen kuin ajokytkin.

Kumpikin on sovelnut pelloille ja metsään

Pohjoismaisen traktorin ostoaikeissa 60-luvun puolivälissä ollut viljelijä tai metsäajuri on puolueetonta valintaa tehdessään jou-

tunut tekemään koeajoja, syventymään esitteisiin ja pellinalaiseen tekniikkaan. Hinnan ja tehon puolesta kun 565 ja Buster ovat olleet tasaväkisiä. Suorituskyvysäkään ei ole voinut olla suurta eroa, 50kg raskaampi ja 5hv tehokkaampi Valmet ei ole vienyt paljoakaan leveämpää äestä tai muutakaan työkonetta. Muinaisten mittaustulosten mukaan moottoreiden sitkeyskin on ollut samaa luokkaa, koeajossa tehdyt huomiot vahvistavat vanhat mittaukset oikeasuuntaisiksi.

Kummassakin traktorissa on hyvä ja kestävä moottori, Valmet saattaa olla pakkaskäynnistyvyydeltään jopa parempi, ainakin jos se varustetaan samanlaisella Thermostart-hehkulla, mikä on Volvossa vakiona.

Vaihteistonsa puolesta Valmet on ollut jokusen kilometrin tunnissa joutuisampi ja neljän suurimman vaihteen osalta vaihtaminen on ollut miellyttävämpää, mutta muuten Volvossa on onnistuneempi voimansiirto. Peltonopeuksia Volvosta löytyy väliltä 2,2–14,3km/h yhteensä 6, Valmetistä 4 rajoissa 4,0–13,8 km/h.

Metsään soveltuvia vaihteita on Volvossa 5, jos käytetään kierroslukua 1500, ja ne ovat 1,5 km/h, 2,3 km/h, 3,4 km/h, 4,5 km/h ja 6,3 km/h. Valmetissa metsänumeroita on vastaavalla kierrosluvulla 3, eli 2,6 km/h, 4,3 km/h ja 6,6 km/h.

Valmetin tasauspyörästön lukon saa lukittumaan, niin että poljinta ei tarvitse kokoajan painaa, tästä on etua esim. kyntämisessä, mutta se myös helposti unohtuu lukitusasentoon. Kytkentähammastuksiin on tehty tarkoituksella sen verran päästöä, että vaurioitumisia ei unohtu, mutta ei se suositeltavaakaan ole.

Kummankin traktorin nostolaittehydrauliiikka on toiminnoiltaan ja teholtaan paljolti samanlainen. Ero on suurempi ulkopuolisia sylintereitä käytettäessä, missä tilanteessa Volvon 10 litraa suuremasta pumpun tuotosta on etua. Kippikarry- tai kuormaajakäytössä Valmet on pitänyt varustaa lisävarusteisiin kuuluneella lisäöljysäiliöllä.

Ajossa Volvo on huomattavasti vakaampi liikkua pitemmän akselivälinsä takia, Valmetille tyyppillinen loikkiminen kovemmassa vauhdissa puuttuu kokonaan. Vastaavasti Valmet on samasta syystä

paljon ketterämpi, pitempään Volvoo verrattuna se kääntyy lähes paikallaan.

Suomalaisten tekemä joka tapauksessa

Valinta kahden pohjoismaisen traktorin välillä 60-luvulla on perustunut asiakkaan tarpeisiin, niinhän sen kuuluisi olla vieläkin. Jos isäntä tai urakoitsija on tarvinnut ketterän ja nopean traktorin, eikä ajovoimanotolle kaikkein lisukkeineen, suurituottoisemmalle hydraulipumpulle tai kahdelle ylimääräiselle vaihteelle ole ollut käyttöä, niin totta kai Valmet on ollut parempi vaihtoehto ihan kansantaloudenkin kannalta. Traktoriasiakkaan mielessä on saattanut kummitella tuolloin käynnissä ollut "Suosi suomalaista"-kampanja.

Jos taas tuleva traktorinomistaja on halunnut koneen, jonka kanssa ei ainakaan tavallisessa käytössä ole tarvinnut pelätä voimansiirtoremontteja ja jos töissä on ollut tarvetta Busterin runsaille varusteille, niin Volvo-kauppaanhan sitä on täytynyt rientää. 60-luvulla BM-Volvokin oli pitkälti suomalaisten tekemä, oli se sitten tehty Porvoossa tai Eskilstunassa. ■



Sekä Valmet 565, että BM-Volvo 400 Buster olivat onnistuneita traktorimalleja ja varsinkin kestäviäkin, eivät ne muuten olisi pysyneet työkuoroissa yli 45:n vuoden jaksoa. Molemmat ovat jokseenkin saman tehoisia ja maksaneet uutena markalleen saman verran. Volvo on ominaisuuksiensa, tekniikkansa ja vakiovarusteidensa puolesta ollut Valmetia edellä, mutta siitä huolimatta sitä on myyty monta kertaa vähemmän.