



Kuusisylinteriset traktorit eivät ole olleet Mommilan kylillä mikään harvinainen näky viimeisen 50 vuoden aikana, mutta näin laajaa merkkivalikoimaa ei sielläkään ole aiemmin nähty.

Testissä mukana:

- Allis-Chalmers D21 II
- Ford 5000 OK-6
- IH Farmall 806
- John Deere 4020
- Massey-Ferguson 1100
- BM-Volvo T800

6 traktoria, 36 sylinteriä ja 733 hevosvoimaa

KUUTOSVOIMAA KUUSKYTLUVULTA

Suuret pyörätraktorit ilmaantuivat Suomen markkinoille 60-luvun puolivälissä. Aluksi tarjolla oli vain paria merkkiä, mutta vuonna 1967 koneita riitti jo valikoimaksi asti. Koneviesti kokosi tuon ajan yli 100-hevosvoimaiset maataloustraktorit samalle pellolle, jossa niiden ominaisuuksia päästiin vertaamaan oikeassa työssä.

Perinteisessä amerikkalaisessa farmielämässä alkoivat 50-luvun lopulla jyllätä bisnesmaailman periaatteet. Suuretkin tilat olivat ja pysyivät edelleen perheviljelminä, mutta viljelytoimet pyrittiin kustannussyistä tekemään mahdollisimman vähillä ajokerroilla.

Tämä onnistui työkoneita suurentamalla ja työvaiheita yhdistämällä, mutta siihen eivät korkeintaan 60-hevosvoimaiset ja 5-vai-

teiset bensa- tai petroolitraktorit pystyneet. Jenkkivalmistajat pystyivät 60-luvun alussa tarjoamaan jo yli 100-hevosvoimaisia takavetotraktoreita, joilla riitti kysyntää ainakin kotimarkkinoilla. Runko-ohjattuja nelivetojakin kehitettiin kiivaasti.

Suomeen ensimmäisiä suurtraktoreita alkoi tulla yhtä aikaa muun Euroopan kanssa vuoden 1965 paikkeilla, joskin tarve oli toistai-



↑ Vertailutraktoreista otettiin savut 9-metrisellä Allis-Chalmers-lautasäkeellä. Yksikkö koostuu kahdesta 4,5-metrisestä äkeestä, joita vedetään erillisellä vetolaitteella. Allis-Chalmers D21 -traktoriin suunniteltu äs painaa reilut pari tonnia, mikä on huomattavan vähän nykyaikaisiin verrattuna, mutta vauhdikkaampaan liikutteluun tarvitaan kuitenkin vissi määrä voimaa ja painoa.

seksi vähäinen. Yli sadan peltohehtaarin tiloja löytyi viisi vuotta aiemmin tehdyssä maatalouslaskennassa 237 kappaletta, 50–100 hehtaarin viljelmiäkin vain 1 335, joista yksityisomistuksessa oli tuhatkunta tilaa.

Puutavara-ajurit ja maansiirtourakoitsijat olivat kiinnostuneita suuremmista traktoreista, mutta harvempi kuitenkin hankki jenkkitraktoria. Ison John Deeren, Farmallin ja etenkin Allis-Chalmersin hinnalla kun sai kevyesti kolme neljä keskikokoista traktoria.

70-luvun lähestyessä isoimpien tilojen kiinnostus suurtraktoreihin kasvoi. Sesonkiaikaan alkoi olla hankalaa löytää kuljettajia kovin monelle traktorille, maaseudulla aiemmin yleinen tilapäistyövoima oli vähentymässä, ja vakituisten työntekijöiden pitämiseen oli tullut uudenlaisia mutkia.

Uusia traktoreita myytiin 60-luvun lopulla suunnilleen 10 000 koneen vuosivauhdilla. Yli 100-hevosvoimaisten osuus jäi vielä muutamaa kymmenen kappaaleeseen vuodessa.

Kaikki mahtitraktorit samalla pellolla

Isoja traktoreita esiteltiin aikanaan näyttävästi Koneviestissä, mutta minkäänlaisia vertailevia koeajoja ei silloin tehty. Aikanaan tekemättä jäänyt ryhmävertailu toteutettiin viimein tämän vuoden heinäkuussa. Paremmuusjärjestykseen traktoreita ei yritetty laittaa, eikä se olisi ollut edes mahdollista. Kaikki vertailussa olleet traktorit ovat aikanaan olleet vahvoja ja toimivia työkaluja. Jokaisella on voinut vetää oman aikansa suurimpia työkoneita, kaikkein halvimmallakin. Jos asiakas on halunnut voiman lisäksi mukavuutta ja erikoisominaisuuksia, on silloin pitänyt olla valmiuksia huomattavampaan rahmenmenoon.

Valikoima rajattiin vuonna 1967 – ainakin periaatteessa – saatavilla olleisiin maataloustraktoreihin, joiden moottori oli 6-sylinterinen ja selkeästi yli 100-hevosvoimainen (SAE). Painoa piti olla vähintään 4 tonnia.

Tämä pudotti vertailusta Fiat 100- ja Deutz 8005 -traktorit. Molemmat luokiteltiin aikanaan isoiksi koneiksi, mutta Fiat on nelisylinterinen ja 95-hevosvoimainen. Deutzissa on kyllä 5,1-litraisen kuutonen, mutta se on teholtaan 13 hevosvoimaa ja painoltaan 250 kiloa ”alimittainen”.

102-hevosvoimainen County 1004 saattoi olla jopa tuon ajan myydyimpiä suurtraktoreita Suomessa, mutta se oli enemmän maansiirto- ja metsäkone. Pelkäs-





↑ Alliksen lattialla on kytkin, päävaihteiston vipu ja jarrut, tasauspyörästönlukko ja jalkakaasu puuttuvat. Käsikaasu on äärimmäisenä oikealla, ja sen alla on voimanoton kytkentä. Siitä vasemmalle ohjauspyörän kehän takana piilossa on käsijarrun vedettävä namikka ja seuraavana niin ikään vedettävä kertoja, yläpuolellaan punainen eetteristartin hanikka. Istuimen oikealla puolella on ulkopuolisen hydrauliiikan kaksi hallintavipua, uloimpana nostolaitteen kepakko. Kahdella taaimmaisella vivulla hallitaan Traction Booster -painonsiirtojärjestelmää.

tään maatalouteen niitä tuskin hankittiin.

Sama tilanne oli John Deeren suurimmalla mallilla 5010: kaikki Suomeen tuodut koneet, joita oli tiettävästi kolme, olivat urakoitsijoilla, eikä niissä ollut uutena edes nostolaitteita.

Seulan läpäisi kuusi traktoria: Allis-Chalmers D21, Ford OK-6, International Farmall 806, John Deere 4020, Massey-Ferguson 1100 ja BM-Volvo T800. Vertailuun osallistuneet traktorit löytyivät vähällä etsimisellä, ja omistajat suhtautuivat hankkeeseen suopeasti.

Seppo Piki Mommilasta luovutti kokeiluun Alliksen ja Deeren, 9-metrinen lautasäkeen sekä reilut 20 hehtaaria avokesantoa, jossa mahtui mylläämään.

Paikka oli mitä sopivin historiallisessakin mielessä, sillä Mommilassa oli aikanaan varsinainen suurtraktorikeskittymä. Itse kartanossa sekä siitä lohkaistuilla Teuron ja Rantalan tiloilla oli jokaisella oma Allis-Chalmers D21 ja muitakin 6-sylinterisiä suurtraktoreita.

Hämeenlinnalainen **Markku Seppälä** lainasi vertailuun Farmall 806:n, joka on joskus ollut Teuron tilan omistuksessa. **Ilpo Kuismalta** Janakkalan Viralasta



↑ Amerikkalainen Allis-Chalmers D21 on meillä ja maailmallakin hyvin harvinainen traktori. Niitä tehtiin yhteensä vajaat 3 500 kappaletta, Suomeen tuoduista koneista kolme ostettiin Mommilaan ja yksi jäi Keskon omaan käyttöön. Seppo Pikin omistama ja ohjaama Allis sai lautasäkeen railakkaaseen vauhtiin. Järkälemäisestä olemuksesta huolimatta D21 on ketterä traktori.



↑ Alliksen vajaat 7-litrainen turbo kehittää 2 200 kierroksella 140 hv. Tilavuudeltaan (6 977 cm³) Allis oli vertailuryhmän suurin. Lohkon keskellä oleva pitkulainen motikka on öljynjäähdytin, joka kuuluu turbomoottoreiden varusteisiin. Ruiskutuspumppu on jakajatyypinen Roosa-Master.



↑ Allis-Chalmersissa on 3-lohkoinen hydraulipumppu, josta saadaan paineet ohjaukselle ja muille hydraulikäyttöisille hallintalaitteille sekä työ-konehydrauliikalle. Nostolaitteen teho, kolmisen tonnia, on jekkkikoneeksi huomattavan suuri, vaikka traktori onkin tarkoitettu hinattaville työkoneille.

saatiin harvinainen Massey-Ferguson 1100. Ford OK-6 tuli **Juha Suomalaiselta** Maskusta ja BM-Volvo T-800 Konehuolto T. Laukaselta Liedosta.

Kaikki traktorit olivat hyvässä kunnossa, olivatpa omistajat tehneet joillekin koneille melko mittavia kunnostuksiakin ihan vain vertailutestiamme varten. Suurkiitokset kaikille asianosaisille väivännöistä ja osallistumisesta.

Allis-Chalmers D21 oli ensimmäisiä turbotraktoreita Ensimmäinen Allis-Chalmersin iso traktori malli D21 esiteltiin vuonna 1963. Kaksi vuotta myöhemmin sen 3400-imumoottori vaihtui turbolla varustettuun 3500-versioon. 20 lisähevosvoiman myötä alkoivat nimenomaan D21-mallia varten suunnitellut 7-siipinen aura, 9-metrinen lautasäes ja 8,3-metrinen jousiäes liikua rivakampaan tahtiin.

Muutama hydraulisella nelive-

dolla varustettu traktorikin tehtiin, mutta hanke ei saanut jatkoa. Kovin suuria määriä ei valmistunut takavetojakaan, vuosivahti oli 400–600 koneen luokkaa. Lähes kaikki D21-traktorit jäivät kotimarkkinoille, vientiä oli vain jokusen esittelykoneen verran. D21:n tilalle tuli vuonna 1969 modernimmin näköinen 220-malli, jonka perustekniikka oli pitkälti entisellään.

Satoja D21-traktoreita on vieläkin käyttökuntoisena, moni kone on jatkanut uraansa vetokilpailutraktorina, mikä osaltaan kertoo onnistuneesta tekniikasta.

Suomeen Allis-Chalmers D21-traktoria tuotiin neljä kappaletta, joista kolme ostettiin Mommilaan ja yksi jäi Keskon koetilalle. Tiettävästi muualle Eurooppaan ei isoja Alliksia tuotu.

Mommilan koneisiin asennettiin jälkikäteen Holset-turbot, mistä koitui ongelmia, ahtamista kun ei ollut huomioitu 3400-sar-

jan moottoreiden rakenteissa. Hankaluudet päättyivät, kun niiden tilalle vaihdettiin valmiiksi turbotetut 3500-sarjan moottorit.

Kaikki tänne tuodut Allikset ovat edelleen erinomaisessa kunnossa. Puolet koneista on vielä alkuperäisillä omistajilla, eli Mommilan kartanossa sekä nykyisin Seppo Pikin isännöimällä Rantalan tilalla.

Ford OK-6 tehtiin osittain Suomessa

Fordin ainoa tehokkaampi traktori 60-luvun puolivälissä oli 6-sylinterinen County, mutta isopyöräisenä nelivetona se oli liian kömpelö joihinkin töihin. Majoreihin oli helppoa vaihtaa Traderin kuutonen kotikonstein, ja tätä mahdollisuutta myös hyödynnettiin innokkaasti.

Uusiin Fordeihin tehokkaampi moottori ei kuitenkaan noin vain istunut. Fordin toimeksiannosta haminalainen Orasvuon Konepaja sovitteli tavalliseen Ford 5000



↑ OK:n hallintalaitteet ovat tismalleen samoilla paikoilla kuin Ford 5000:ssa: ratin alla vasemmalla puolella äänitorvi ja virtalukko, oikealla sammutin ja valokatkaisin. Käsikaasu on ratin vieressä. Alhaalla ovat kytkin, korkean vaihteistokotelon kannessa päävaihdevipu ja kertoja, vieressä käsijarruvedin. Alhaalla oikealla ovat jarrupolkimet ja jalkakaasu. Voimanoton kytkentä on alhaalla vasemmalla, hydrauliikan käyttö- ja valintavivut istuimen vieressä oikealla. Lisävarusteisiin kuulunut ohjaamo on Orasvuon Konepajan tuotantoa.

-traktoriin Fordin 2704E -teollisuusmoottorin, jolloin traktorin tehot saatiin nousemaan 113 hevosvoimaan.

Etuakselia kääntämällä saatiin pidentyneen traktorin kääntösäde lähes alkuperäisiin lukemiin. Takapyörille tuli pitoa lisäpainolevyillä, jotka pultattiin takasillan alle. Traktoriin tuli kookkaammat pyörät, vahvistettu etuakseli ja taakse jyrkemmät vanteet. Lisävarusteisiin kuului ohjaamo lämmityslaitteineen, jyrkempi vetolaitte ja nostolaitteen apusylinterit.

Parin vuoden mittaan Haminaassa varusteltiin OK-Kuutosia 12 kappaletta. Asiakkaina olivat jokunen isompi maatila, urakoitsijat ja puutavara-ajurit, joille OK:ta erityisesti markkinoitiin. Uuden ja tehokkaamman Ford 5000 -mallin myötä valmistus päättyi.

Haminalaisesta traktoritusinas-ta on säilynyt muutama kone, osa jopa erittäin hyväkuntoisina. Vaikka OK:n valmistusmäärä jäi vaatimattomaksi, oli se aikanaan Suomen kolmanneksi eniten myyty suurtraktori.

Farmall 806 palautti merkin maineen

International Harvesterin ensimmäisessä suuttraktorihankkeessa ei ollut varaa epäonnistumisiin.



↑ Ford OK-6 on risteytetty tavallisesta Ford 5000 -traktorista ja 6-sylinterisestä Ford-teollisuusmoottorista. Muutostöistä vastasi haminalainen Orasvuon Konepaja. Yhteensä valmistui 12 traktoria, joista yllättävän moni on säilynyt. Yleisimpiä OK:n käyttäjiä olivat suurtilat ja puutavara-ajurit, mutta myös turvesoilla niitä nähtiin. Traktorin omistaa maskulainen Juha Suomalainen, kuskina tuurasi päätoimittaja Uolevi Oristo.



↑ 113-hevosvoimainen Ford 2704E on sovitettu viisitonniseen hitsaamalla kootun kantavan öljypohjan ja kytkinkoppaan kiinnitetyn väillaipan avulla. Käännetyllä etuakselilla on pienennetty kääntösädettä. Tässä yksilössä oli CAV-jakajapumppu, mutta OK:ssa myös Simss-rivipumppua on käytetty.



↑ OK:n voimansiirto ja hydrauliikka ovat suoraan Ford 5000:sta. Alkuperäistä 1 750 kilon nostotehoa on kasvatettu lisävarusteisiin kuuluneilla apusylinterillä. Tässä tapauksessa varsissa pitäisi nousta lähemmä kolme tonnia. Pumpun 24 litran minuuttituotto on ollut turhan vaatimaton tämän teholluokan traktorille.

50-luvun loppupuolella lanseeratun traktorisarjan suurin malli, Farmall 560, oli kaikin puolin huono kone, ja John Deeren uusiin mallisto oli vallannut IH:lta ikiaikaisen ykköspaikan.

Niinpä seuraavaa mallia kokeiltiin ensin käytännön töissä peräti 75 000 tunnin ajan. Testit eivät menneet hukkaan: vuonna 1963 esiteltyä Farmall 806:ta pidetään yhtenä IH:n kaikkien aikojen parhaista traktoreista.

Vientikoneista suurin osa oli dieselit, mutta amerikkalaiset osivat innokkaasti myös bensai nestekaasukäyttöisiä traktoreita. Vuosina 1963–67 valmistuneesta päälle 50 000 traktorista suurin osa oli riviviljelymalleja, Eurooppaan tuoduissa oli leveät etuakselit. Farmall 806:n uraa jatkoivat mallit 856 ja 826, johon sai jo kokonaan hydraostaattisen voimansiirron.

Suomeen on tuotu tiettävästi kuusi Farmall 806 -maatolo-

ustraktoria sekä jokunen teollisuusmalli. Menekin edistämiseksi Suomen Maanviljelijäin Kauppa Oy järjesti työnäytöksiä ja julkaisi näyttäviä puolen sivun mainoksia, mutta kauppojen syntymiseen kampanjoinnilla oli olematon merkitys.

Kovin monta konetta ei olisi ennatetty tuodakaan, sillä 806:n tullessa SMK:n valikoimiin sen valmistus oli jo päättymässä. Seuraavaa 826-mallia, myytiin reilummin, mutta se oli traktorina erilaan, moottorikin oli paljon lössömpi.

John Deere 4020 oli markkinajohtaja

John Deeren vuonna 1960 markkinoille tuoma 10-sarja aloitti maailmalla uuden traktoriaikakauden. Deere oli viimeiset 40 vuotta vannonut 2-sylinteristen nimeen, mutta nyt oli pienimmäsäkin 1010-mallissa neloskone.

Malliston suurin traktori, 5010, oli ensimmäinen selkeästi yli 100-hevosvoimainen takavetotraktori. Siinä ja seuraavaksi suurimmassa 4010-mallissa olivat 6-sylinteriset sekä 8,7- ja 6,2-litraiset moottorit.

Mallisto uudistui 20-sarjaksi vuonna 1963. Ulkonäkö säilyi entisellään, muutokset olivat teknisiä. JD 4020 sai poraukseltaan 3 millia suuremman moottorin, jossa oli parikymmentä lisähevosvoimaa. Suurimpiin malleihin sai valinnaisvarusteena 8-nopeuksisen power-shift-vaihteiston.

Uuden sarjan suosituimmaksi traktoriksi nousi JD 4020, jota valmistettiin vuoteen 1972 mennessä 184 879 kappaletta. Se oli myös USA:n ostetuin traktori malli 60-luvulla. On sanottu, että John Deere nousi kotimarkkinoillaan nykyiseen asemaansa pitkälti 4020:n ansiosta.

Suurin osa traktoreista oli riviviljelymallisia, leveällä etuakselilla



↑ Farmallin yhdistetty sammutin ja käsikaasu on hieman oudosti ohjauspyörän yläpuolella. Pikavaihteen vipu löytyy kojetaulun vasemmalta puolelta, vaihdevivut oikealta. Kytkin ja jarrut ovat normaalilla paikoillaan. Tasauspyörästönlukkoa ja jalkakaasua ei ole, kuten ei monessa muussakaan tämän ajan jenkkitraktorissa. Kaikki hydrauliiikan vivut on keskitetty oikealle puolelle. Ruotsalainen Klippan-ohjaamo on kuulunut valinnaisvarusteisiin.



↑ IH Farmall 806 oli vertailukoneista toiseksi yleisin, kaikkiaan niitä on tehty päälle 50 000 kappaletta, mutta Suomeen on ostettu tiettävästi vain 6 konetta. Tämä 806 on ollut aikanaan Mommilan kartanoon kuuluneen Teuron tilan käytössä. Traktorin nykyinen omistaja on hämeenlinnalainen Markku Seppälä, joka toimi myös kuljettajana. Äes liikkui kevyen näköisesti, mutta voimasavut löytyivät Farmallistakin.



↑ Farmallin 5,9-litrainen kone on kuuluisa sitkeydestään. Maksimivääntömomentti 412 Nm/1 000 rpm on lukemayhdistelmä, jollaista ei nykyisistä traktoritaulukoista löydä. Farmall oli kuitenkin koko ryhmän kovimpia kierroskoneita, huipputeho 119 hevosvoimaa saavutetaan 2 400 minuuttikierroksella. Kylmäkäynnistykseen käytetään jenkkityyliin eetteriä.

↑ Farmallin hydraulijärjestelmään kuuluu kolme erillistä pumppua, joista tehokkaimmalla käytetään nostolaitetta ja ulkopuolista hydraulikkaa, seuraa- vasta saadaan paineet ohjaukselle, jarruille ja pikavaihteelle, pienin on varattu voimanoton hallintaan. Parin tonnin nostoteho ei ole kovin paljon, mutta nostolaite on tarkoitettu lähinnä hinattavien työko- neiden vetoaisan kannatteluun.

varustettuja standard-malleja tehtiin vain 17 732 kappaletta. Amerikkalaiset uskoivat dieseliin sikäli, että nestekaasu- tai bensakäyttöisenä 4020:aa tehtiin vain reilut 16 500 konetta.

John Deere oli 60-luvun Suomessa harvinainen merkki, vuosi- myynnit jäivät reilusti alle sataan koneeseen. Suurin osa Tukon maahantuomista JD-traktoreista oli länsisaksalaisia, amerikkalaistraktoreiden määrä jäi joku- seen kymmeneen.

4020-mallia ostettiin muutama- aan suurempaan talouteen, ja niitä käytettiin myös maansiirto- töissä. Esimerkiksi vertailuumme osallistunut Seppo Pikin traktori on vuoteen 1969 saakka ollut TVH:lla täryjyrän vetäjänä.

Massey-Ferguson 1100 jäi harvinaisuudeksi

Massey-Fergusonin ensimmäiset suurtraktorit perustuivat laina- tekniikkaan. 60-luvun alussa esi- teltyjen MF97:n ja MF98:n peltien alta löytyivät Minneapolis-Moline G705 ja Oliver Super 99.

Ensimmäinen aito iso Massikka oli 1100-malli, joka tuli saataville yhtäikaa uuden 100-sarjan kanssa syksyllä 1964. Markkinoinnissa sitä ylistettiin huomattavasti parem- maksi ja ajanmukaisemmaksi kuin samassa kokoluokassa kilpaillei-

ta John Deere 4020 ja Farmall 806- malleja.

Muutamat väittämät pitivät paikkansakin. Etenkin hallinta- laitteiden ja hydrauliiikan puolesta Massikka oli edistyskellinen trak- tori, mutta Deeren ja Farmallin myyntilukemia se ei etevästä tek- niikastaan huolimatta saavuttanut.

Kovavetoisia MF1100- ja MF1130-traktoreita myytiin koti- markkinoiden lisäksi pieniä mää- riä Kanadaan, Australiaan ja Ete- lä-Amerikkaan. Euroopan vienti koostui lähinnä esittelykoneista. 1100-mallia tehtiin vuoteen 1972 mennessä 27 450 kappaletta.

Suomeen tuli vuosina 1966 ja 1967 tiettävästi kolme MF 1100 -traktoria, neljännestäkin on vih- jeitä. Niitä esiteltiin kaikissa mah- dollisissa maatalousnäyttelyis- sä, aina itäisintä Suomea myöten, mutta lopulta ne jäivät Hankkijan koetilojen käyttöön. Markkinoin- tikaan ei ollut kovin aktiivista, mainonta rajoittui kuvaan ja sup-

peaan esittelyyn koneluettelossa. Sittemmin kaikki koneet myytiin eteenpäin.

BM-Volvo T800 oli vastine jenkkitraktoreille

BM-Volvo T470 Bison kuului 60-luvun alkupuolella suurimpiin eurooppalaistraktoreihin, mutta sitä vaivasi vanhanaikaisuus, pe- rustuihan tekniikka vuonna 1953 markkinoille tulleseeseen Bolinder- Munktel T55 -malliin.

Eteläisen Ruotsin suurtilat al- koivat kiinnostua John Deeren, Internationalin ja MF:n suuris- ta traktoreista siinä määrin, että Volvonkin piti kehittää jotain te- hokasta ja modernia. Täysin uui- si 106-hevosvoimainen BM-Volvo T800 valmistui vuoden 1966 aika- na, ja täyteen vauhtiin tuotanto eteni seuraavana vuonna.

Ison Volvon voimansiirrossa ja hydrauliiikassa ei ollut yhtä etevää tekniikkaa kuin amerikkalaisissa kilpailijoissa, mutta hintaakin oli

reilut 20 prosenttia vähemmän.

Pari vuotta myöhemmin tuli tarjolle turboahdettu T810 ja sen 4-vetoversio T814. Moottoriksi vaihtui 70-luvun puolessavälissä suurempi ja hieman tehokkaampi D-60. Viimeiset 800-sarjan Volvot valmistuivat vuonna 1979.

Isot Volvot tehtiin kilpailijoik- si jenkkitraktoreille, ja siinä on- nistuttiin hyvin. Yhteensä vajaasta kymmenestä tuhannesta 800-sar- jan Volvosta valtaosa jäi kotimark- kinoille. Monet yli 40-vuotiaana- kin aktiivikäytössä olevat Volvot ovat todisteita tasokkaasta ruotsa- laisesta traktoriosaamisesta.

Volvo T800 oli Suomeen tulles- saan markkinoiden toiseksi hal- vin yli 100-hevosvoimainen trak- tori, jatkossa järjestys kyllä muut- tui. Volvoa ei kuitenkaan koskaan myyty täällä merkittäviä määriä, yli 500 traktoriin on päästy kol- mena vuonna (1965–67), ja sil- loinkin eniten menekkiä oli pie- nellä Buster-mallilla. T800:n



↑ Kaikki John Deeren hallinta- vivut on keskitetty kojetauluun tai sen lähistölle. Vasemmalta lukien kaksi ulkopuolisen hyd- rauliiikan vipua ja nostolaite, rat- tiakselilla sammutin ja käsikaas- u, oikealla vaihdevipu, hieman alempana sivussa voimanoton kytkentä. Kytkin ja jarrut ovat ta- vallisilla paikoilla. Jarrupolkimien vierestä löytyy jalkakaasu, joka oli harvinaisempi varuste jenkki- traktoreissa. Valinnaisvaruste- siin kuulunut ohjaamo on merkil- tään Klippan.

myynti jäi muutamaan kymme- nen kappaleeseen, mutta oletet- tavasti se oli kuitenkin tuolloin markkinoidemme eniten myyty suurtraktori. Isompien maatilo- jen lisäksi niitä ostivat puutavara- ajurit ja maansiirtourakoitsijat.

Jenkkimoottorit ovat sitkeämpiä

Kaikkien vertailutraktoreiden moottorit ovat pitkäiskuisia. OK:n ja Farmallin iskusuhteet eli iskunpituus jaettuna halkaisijalla ovat vertailun pienimmät, 1,09, eli moottorit ovat lyhytiskuisimpia.

Suurimmat iskusuhteet ovat MF:n 1,29 ja Volvon 1,26. Sit- keimmät moottorit olivat jenkki- traktoreissa, joista parhaat vään- tömomentit on mitattu 1 000– 1 200 kierroksella minuutissa.

Alliksen tietoja ei ollut saatavil- la, mutta tokkopa siitä on vääntö- ja koskaan mitattukaan, sitä kun ei Amerikassa harrasteta. OK:ssa ja Volvossa kovimmat väännöt on saatu 1 500 kierroksen tietämissä.

Amerikan traktoreissa ja OK:ssa oli jakajapumput, Vol- vossa puolestaan rivityyppinen Bosch. OK:ssakin on CAV-ja- kajapumppujen ohella käytetty Simssin rivipumppuja. Jenkkiko- neissa on kylmäkäynnistysapuna kiinteät eetteriruiskut, OK:ssa ja Volvossa aina hoidetaan pakko- syötöllä tai imusarjahekkulla.



↑ John Deere 4020 -traktoria on Suomessa korkeintaan muutamia kymmeniä kappaleita, mutta USA:ssa se oli 60-luvun myydyin traktorimalli. Kaikkiaan 4020:aa on tehty 184 879 kappaletta, eli yli kaksi kertaa enemmän kuin muita vertailuun osallistuneita traktoreita yhteensä. Seppo Pikin omistamassa Deeressä on Power-Shift-vaihteisto, jonka sai valinnaisvarusteena. Aikanaan TVH:n omistuksessa ollut traktori hoiteli äestysvuoronsa vakuuttavasti.



↑ Deeren moottori oli tilavuudeltaan (6 637 cm³) ryhmän toiseksi suurin. Tehoa löytyy 111 hv/2 200 rpm ja vääntöäkin mukavasti 360 Nm/1 100 rpm. Imuputkessa oleva musta pötkö on suodatinhäly- tin: kun vihreä raita muuttuu punaiseksi, on suoda- tin tukkeutumassa. Vesiletkuissa oleva purkki on jäähdytysnesteen suodatin, joka on asennettu jäl- kikäteen.

↑ Deeren suljetun hydraulipiirin sydän on säteis- määntäpumppu, joka on eräänlaisella tyhjäkäynnillä, silloin kun painetta ei tarvita. Painonsiirtojärjestel- mä toimii vetovarsitunnustelulla, eli se soveltuu yh- tä hyvin nostolaite- ja hinattaville työkoneille. Pum- pun tuotto on roimat 76 litraa minuutissa ja työ- paine 156 kg/cm², mutta nostolaitteen teho melko vaatimattomat 1 800 kiloa.

Voimansiirroissa ja hydrauliiikoissa eniten eroja

Alliksessä, OK:ssa ja Volvossa on 8-nopeuksiset kovat laatikot, Dee- ressä niin ikään 8-nopeuksinen power-shift. Massikassa ja Farmal- lissa on hydraulisessa pikavaihteel- la varustetut, 12- ja 16-pykäläiset vaihteistot. Ajonopeuksissa ei ole suurta eroa, hitain ja nopein on Farmall lukemilla 2–31 km/h.

Vähennyspyörästönä on OK:ssa, Deeressä ja Massikassa planeetta- vaihde, kun taas Alliksessä, Far- mallissa ja Volvossa on sisäpuoli- nen hammaspyörävalitys. Allikses- ta ja Farmallista puuttui jenkkityy- liin tasauspyörästönlukko, MF:ssä se on lisävarusteena, loppuisa va- viona, Deeressä vieläpä varustet- tuna hydraulisella hallinnalla.

Kaikissa traktoreissa on erillinen hydraulisesti tai mekaanisesti hal- littava voimanottoakselin monile- vitykytkin. Kaksinopeuksiset (540/ 1 000 rpm) voimanotot ovat MF:ssä, Farmallissa ja Deeressä.

OK:ssa ja Volvossa on pelkkä 540 rpm, Alliksessä taas 1 000 rpm. MF:n ajovoimanotto pyörähtää metrillä kaksi kierrosta, Volvon aks- eli tekee kahdeksan kierrosta. Li- säksi Volvolla on paikalliskäytössä mahdollista pyörittää akselia nel- jällä nopeudella myötäpäivään ja yhdellä nopeudella vastapäivään.

Kaikissa traktoreissa oli levyjar- rut. Farmallissa, Alliksessä ja Vol- vossa jarrut olivat kuivat, OK:ssa, MF:ssä ja Deeressä puolestaan mä- rät. Alliksen jarruja on vahvistettu pantajarrulla, Farmallissa ja Dee- ressä on hydrauliset jarrutehosti- met. MF 1100:n jarrut ovat koko- naan hydrauliset.

Alliksen, OK:n, Farmallin ja Vol- von hydrauliiikoissa on hammas- pyöräpumput, Massikassa ja Dee- ressä säätövilalavuuksiset säteis- määntäpumput. OK-Fordin pai- nonsiirtojärjestelmässä on työntö- varsitunnustelu, muissa vetovarsi- tunnustelu.

Suurimmat hydrauliiikan tuotot on MF:ssä ja John Deeressä, 76 lit- ra- minuutissa. Pienimmät luke- mat, 30 ja 24 l/min, olivat Volvossa ja Fordissa.

Alliksen nostotehoa ei ole ilmoi- tettu missään, mutta hieman uu- demman mallin lukemista lasket- tuna tulokseksi saadaan noin 3 000 kiloa, mikä on varmasti lähellä to- tuutta. Muiden traktoreiden nos- totehot ovat 2 000 kilon molem- min puolin.

Hyttihuomioita

Kaikki traktorit on alun perin teh- ty avomallisiksi. Farmalliin ja John Deereen on maahantuoja jälki- asentanut ruotsalaisen Klippan- ohjaamon. Varhaisemmissa Vol- voissa on ollut niin ikään ruotsa- lainen Fernmo-ohjaamo, sittem- min Hara. Massikkaan on soviteltu Palmu-ohjaamo jälkikäteen.

Orasvuon Konepajan tekemä hytti on kuulunut OK-Fordin va- linnaisvarusteisiin, asennuksesta on huolehtinut valmistaja. Allik-



↑ MF:n ohjaamossa hallintalaitteiden sijoittelu tuntuu erityisen onnistuneelle. Istuimen vasemmalla puolella ovat taseauspyörästönlukko, jos se kuuluu varusteisiin sekä istuimen korkeuden säätö, molemmat hydraulisia. Hieman alempana on voimanoton valintavipu. Tasaiselta lattialta löytyvät kytkin- ja jarrupolkimet, keskellä on jalkakaasu. Ratin vasemmalla puolella ovat Multi-Powerin ja voimanoton kytkentävivut, oikealla kertoja ja vaihdevipu, hieman ylempänä käsikaasu. Ulkopuolisen hydrauliikan ja nostolaitteen hanikat ovat oikealla istuimen vieressä. Jälkiasennettu ohjaamo on kotimainen Palmu.

seen ei ole ollut olemassa tehdas-tekoista ohjaamoa.

Jokainen traktori olisi ollut miellyttävämpi ilman hyttiä. Oviaukot ovat ahtaita, ja istuimelle puijottautumista haittaa kulkureitillä olevat polkimet sekä kojelaudan ja lokasuojan kapea väli. OK:n hytti on lisäksi niin matala, että vähänkin pitempi kuski kolauttaa nuppinsa oven yläkarmiin ainakin ensimmäisillä kerroilla.

Ohjaamometeli oli melkoinen. Desibelen ykkönen oli selvästi OK, kakkostilasta kilpailivat tasaväkisesti MF ja Farmall. Deeren hytissä ei ollut ovia eikä ikkunoita, ainoastaan tuulilasi ja katto, mikä lievensi hurjinta mekkalaa. Volvon uudemman mallinen Hara oli hiljaisin, mutta millään muotoa äänetön ei sekään ollut. Alkuperäisen 60-luvun lopun Fernmo olisi ollut samanlainen kaikukammio kuin muutkin kopit.

Hallintalaitteiden sijoittelu tuntui onnistuneimmalle OK:ssa, mutta synnä lienee 20 vuoden kokemus Ford 5000:n ajosta lähes päivittäin. Käsi löysi oikeat hanikat vieläkin, vaikka viimeisestä ajokokemuksesta on aikaa kohta 15 vuotta.

Yhdenkään traktorin ohjaa-



↑ Massey-Fergusonin ensimmäisen oman suurtraktorin tuotanto ei yltänyt lähellekään IH:n tai JD:n luke-mia. Seitsemässä vuodessa valmistettiin 27 450 kappaletta MF1100-traktoreita, joiden Suomen-tuonti jäi kolmeen tai neljään kappaleeseen. Tekniikaltaan 1100 oli viimeisintä huutoa, eikä ominaisuuksissakaan olut puutteita. MF ei vain ollut suurtraktoreiden päämarkkina-alueilla samanlaisessa asemassa kuin Euroopassa. Janakkalalaisen Ilpo Kuisman omistama ja ajama Iso-Massikka veteli äestä ongelmitta.



↑ Massikan Perkins A6.354 -moottori on teholtaan 110-hevosvoimainen ja tilavuudeltaan 5,8-litrainen. Samaa moottoria on käytetty mm. runko-ohjatussa MF1200:ssa, Muir-Hill-traktorissa, suuremmis-sa MF-, Claas- ja Bautz-puimureissa sekä muu-tamassa kaivinkoneessa. Kovin vääntömomentti, 360 Nm.

Ford 5000:n ohjaamo, jossa on myös nostolaitteiden ohjaukset

Ford 5000:n ohjaamo, jossa on myös nostolaitteiden ohjaukset

mojärjestelyt eivät olleet pielessä, mutta puolueettomasti tarkastel-tuna parhaiten oli onnistuttu ame-rikkalaistraktoreissa. Jos nyt joku on nostettava ylitse muiden, on se Massikka, jonka tasalattiaises-sa ohjaamossa lähes kaikki tuntui olevan kohdallaan. Deeressäkään ei ollut vikaa, mutta ratin vieres-sä olevat, vasemmalla kädellä hoi-dettavat hydrauliikan hallintavivut eivät tuntuneet luontevilta. Äkkiä niihin varmaan tottuisi.

MF:n, Deeren ja Farmallin kaik-ki vaihdevivut ovat kojetaulussa. Volvossa päävaihde on keskellä lattiaa ja kertoja ratin vasemmalla puolella. Alliksessa päävaihde on samoin lattialla, kertojan vetokyt-kin ratin oikealla puolella. Fordissa kaikki kepakot ovat lattialla.

Deereä lukuun ottamatta kaik-kien traktoreiden hydrauliikat on keskitetty ohjaamon oikealle puolelle.

Ajaminen on pelkän käsikaa-sun varassa Alliksessa ja Farmallis-sa, jossa se on hieman omituisesti ratin yläpuolella. Muissa on myös jalkakaasut. MF:ssä jalkakaasu si-jaitsee keskellä, OK:ssa, Volvossa ja Deeressä oikealla.

Ajotuntemuksia

Jenkkitraktorit ovat koostaan huo-limatta yllättävän ketteritä. Allis-Chalmersin, John Deeren ja Far-mallin kääntösäde on suunnilleen 3,8 metriä ilman ohjausjarruja, OK-Ford pystyy samaan. Massik-ka tarvitsee kääntyäkseen 4,3-met-risen ringin, ja Volvo kääntyy 4,6 metrimissä.

Vertailun vuoksi mainittakoon, että Fordson Majorin kääntösäde oli 4,08 metriä, Valmet 502:n 3,93 metriä ja MF65:n 3,65 metriä.

Aikanaan ruotsalaisten tekemät viralliset mittaukset osoittautuivat paikkansapitäviksi myös käytän-

nössä, sillä amerikkalaistraktorit pyörähtävät suunnilleen toisen ta-kapyöränsä varassa. Hyvää käänty-vyyttä on jalostettu kaiketi rivivil-jelyksien takia. Amerikan koneis-sa oli hydro-ohjaukset, Volvossa ja OK:ssa tehostimet.

Amerikkalaisten ohjaimissa oli ison traktorin tuntua, samoin Vol-vossa. OK ei antanut samanlaisia fiiliksiä, joskin konepelti tuntui ta-valliseen viistonniseen tottunees-ta mahtavan pitkältä. Käynnistyk-sen jälkeen kyllä huomasii, että ky-seessä on kokolailla eriluontoinen traktori.

Kaikki traktorit olivat hyviä ajettavia, Massikka ja Deere jopa erittäin hyviä. Alliksen ajotuntu-mat jäivät tällä kertaa testaamatta, koska kytkinhaarukasta oli irron-nut sokkatappi, ja liikkeelle läh-teminen vaati melkoista kikkai-lua. Seppo Piki kuitenkin onnistui ajelemaan näyttävästi ilman kyt-

Tekniset tiedot

	Allis-Chalmers D21 II	Ford 5000 OK-6	IH Farmall 806	John Deere 4020	Massey-Ferguson 1100	BM-Volvo T800
Moottori	AC3500, 6-syl, 4-t, 140 hv/2 200 rpm, sylinterit 108 x 127 mm, 6 977 cm³, nestejäähdy-tys, turbo	Ford 2704E, 6-syl, 4-t, 113 hv/2 250 rpm, vääntömomentti 382 Nm/1 500 rpm, sylinterit 104,8 x 114,9 mm, 5 943 cm³, nestejäähdytys	IH D-361, 6-syl, 4-t, 119 hv/2 400 rpm, vääntömomentti 412 Nm/1 000 rpm, sylinterit 104,8 x 1 14,3 mm, 5 915 cm³, nest-ejäähdytys	JD 23E, 6-syl, 4-t 111 hv/2 200 rpm, vääntömomentti 360 Nm/1 100 rpm, sylinterit 108 x 121 mm, 6 637 cm³, nestejääh-dytys	Perkins A6-354, 6-syl, 4-t,110 hv/2 400 rpm, vääntömomentti 365 Nm/1 200rpm, sylinterit 98,4 x 127 mm, 5 800 cm³, nestejääh-dytys	Volvo D-50, 6-syl, 4-t, 106 hv/2 300 rpm (turbo 140 hv), vääntömomentti 360 Nm/1 500 rpm (turbo 440 Nm/1 650 rpm), sylinterit 95,2 x 120 mm, 5 130 cm³, nestejääh-dytys
Polttoaine-laitteet	Roosa Master -jakajapumppu	Simss-rivipumppu tai CAV-jakajapumppu	IH-jakajapumppu	Roosa Master -jakajapumppu,	CAV-jakajapumppu	Bosch-rivipumppu
Sähkölaitteet	12 V, laturi 300 W, startti 3,7 kW	12 V, laturi 264 W, startti 4 kW	12V , laturi 300 W, startti 3,7 kW	12/24 V, laturi 300 W, startti 5,1 kW	12 V, laturi 400 W startti 3,3 kW	12 V, laturi 450 W, startti 2,9 kW
Voimansiirto	14" 1-levykytkin, vaihteet 8+2R, riippumaton voa erillisellä monilevykyt-kimellä 1 000 rpm	13" 1-levykytkin, vaihteet 8+2R, riip-pumaton voa erillisellä monilevykytkimellä 590 rpm, tasauspyörästön-lukko	Keraaminen 12" 1-levykytkin, vaihteet 16+8R, Torque-Am-plifier -pikavaihde, riippumaton voa erillisellä monilevy-kytkimellä 540 ja 1000 rpm	Power-Shift-vaihteisto 8+4R, riippumaton voa erillisellä monilevykyt-kimellä 540 ja 1 000 rpm, tasauspyörästön-lukko	Sintrattu 12" 1-levy-kytkin, vaihteet 12+4R, Multi-Power-pikavaihde, riippumaton voa erillisellä monilevykytkimellä 540 ja 1 000 rpm, ajovoimanotto	15" 1-levykytkin, siirtopyörävaihteisto 8+2R, riippumaton voa erillisellä moni-levykytkimellä 540 rpm, ajovoimanotto, tasauspyörästön-lukko
Nopeudet	2,7–28 km/h	2,8–30 km/h	2–31 km/h	3,2–30 km/h	3,4–27,2 km/h	2,4–28,1 km/h
Jarrut	Yhdistetyt kuivat panta-ja levyjarrut	Märät levyjarrut	Hydraulisesti tehoste-tut kuivat levyjarrut	Hydraulisesti tehostetut märät levyjarrut	Hydrauliset märät levyjarrut	Kuivat levyjarrut
Työkonehydrauliikka	Hammaspyöräpumppu, tuotto 62,5 l/min, paine 140 kg/cm², nostoteho noin 3 000 kg	Hammaspyöräpumppu, tuotto 24,3 l/min, paine 178 kg/cm², nostoteho 1 750 kg	Hammaspyöräpump-pu, tuotto 45 l/min, paine 140kg/cm², nostoteho 2 000 kg	Säteismäntäpumppu, tuotto 76 l/min, paine 156 kg/cm², nostoteho 1 800 kg	Säteismäntäpumppu, tuotto 76 l/min, paine 194 kg/cm, nostoteho 2 400 kg	Hammaspyöräpump-pu, tuotto 30 l/min, paine 160 kg/cm², nostoteho 2 000 kg
Pyörät	11.00 x 16 ja 24,5 x 32	13.00 x 16 ja 14 x 34	11.00 x 16 ja 15 x 38	10.00 x 16 ja 15 x 34	7.50 x 18 ja 15 x 34	7.50 x 18 ja 15 x 34
Täytösmäärät, litraa	Moottori 11,5, jäähdytys 20, voimansiirto ja hy-drauliikka 82, polttoaine 198	Moottori 12,5, jäähdytys 17, vaihteisto 15, taka-akselisto ja hydrauliikka 29, polttoaine 75	Moottori 9,5, jäähdy-tys 23, voimansiirto ja hydrauliikka 65, polttoaine 160	Moottori 10,2, jäähdytys 27, voimansiirto ja hy-drauliikka 64, polttoaine 128.	Moottori 16, jäähdytys 21, voimansiirto ja hydrauliikka 83, polttoaine 127	moottori 13, jäähdy-tys 18, voimansiirto 55, hydrauliikka 14, polttoaine 150
Mittoja, mm	Pit. 4 080, aks.väli 2 440, lev. 2 275, maavara 540	Pit. 3860, aks. väli 2 270, lev. 1 760, maavara 440	Pit. 4 120, aks. väli 2 670, lev. 2 330, maavara 410	Pit. 3 810, aks. väli 2 600, lev. 2 360, maavara 410	Pit. 4 220, aks. väli 2 591, lev. 2 050, maavara 400	Pit. 3 925, aks. väli 2 655, lev. 2 080, maavara 470
Paino	4 300 kg	4 000 kg	4 500 kg	4 360 kg	4 791 kg	4 270 kg
Lisä- ja valinnaisvarusteita	7.50 x 20 -etupyörät, 15 x 38- tai 28,1 x 32 -takapyörät, lisäpainoja, hydrauliikan lisävent-tiilit, hydraulinen 4-veto, suodatinhälytin	14 x 30-takapyörät, 1 tai 2 nostolaitteen apusylinteriä, ulkopu-olisen hydrauliikan hal-lintaventtiilit, lisäpainoja, ohjaamo	7.50 x 20 -etupyörät, 15 x 34 -takapyörät, 4-veto, lisäpainoja, ohjaamo	Mekaaninen vaihteisto 8+2R, etuvoimanotto, 7.50 x 18 -etupyörät, 15 x 38 -takapyörät, lisäpainoja, hydrauliikan lisäventtiilit, ohjaamo	Tasauspyörästönlukko, 6-nopeuksinen vaihteisto, 11.00 x 16 -etupyörät, 15 x 38- tai 23,1 x 34 -takapyörät, lisäpainoja, hydrauliikan lisäventtiilit, ohjaamo, suurempi tankki	Trac-Trol-pikavaihde, nostolaitteen apusylinteri, hydrauliikan lisävent-tiilit, hydrauliikan lisäöljysäiliö, 11.00 x 16-etupyörät, 15 x 38-takapyörät, lisä-painoja, ohjaamo
Myynti	Kesko Oy	Oy Ford Ab	SMK Oy	Tukon Kone Oy	Hankkija	Oy Volvo-Auto Ab
Hinta vuonna 1967	Noin 50 000 markkaa (noin 78 150 euroa vuonna 2013)	26 000 markkaa (noin 41 000 euroa vuonna 2013)	37 000 markkaa (Noin 58 000 euroa vuonna 2013)	37 600 markka (noin 60 450 euroa vuonna 2013), perusvaihteistolla 34 800 mk	38 000 markkaa (noin 59 500 euroa vuonna 2013)	31 340 markkaa (noin 49 000 euroa vuonna 2013)
Valmistaja	Allis-Chalmers Mfg Co.	Ford Motor Co. ja Orasvuon Konepaja	International Harvester Co.	Deere Co.	Massey-Ferguson Inc.	AB Bolinder-Munktel
Valmistusaika ja -paikka	Milwaukee, Wisconsin, USA 1965–69 yht. 2 329 kpl	Basildon, Englanti ja Hamina, Suomi 1967–69 yht. 12 kpl	Chicago, Illinois, USA 1963–67 yht. 51 009 kpl	Waterloo, Iowa, USA 1963–72 yht. 184 879 kpl	Detroit, Michigan, USA 1965–72 yht. n. 27 450 kpl	Eskilstuna, Ruotsi 1966–79 yht. 4 466 kpl

John Deere 4020:n ohjaamo, jossa on myös nostolaitteiden ohjaukset

John Deere 4020:n ohjaamo, jossa on myös nostolaitteiden ohjaukset

kintäkin. Kymmenisen vuotta sit-ten tehdyn koeajon perusteella Al-lis voidaan kyllä luokitella käteen käyväksi koneeksi. Deeressä oli ehdottomasti mu-kavin vaihteisto, toimivan power-shiftin tekniikka oli amerikkalai-silla hallussa jo 50 vuotta sitten. Kytkinpoljinta tarvitaan vain tar-

kemmissa paikoissa, kuten työko-neiden kiinnityksissä. Massikassa oli tuttu Multi-Pow-er- ja Farmallissa hieman tun-temattomampi Torque Amplifier -pikavaihde, joita molempia halli-taan hydraulisesti. Farmallin pika-vaihde ei ollut toiminnassa, joten se jäi kokeilematta. Multi-Power

on toimintoiltaan samanlainen kuin pienemmissäkin Massikois-sa, eli moottorijarrutus toimii vain ”jänis-asennossa”. Ylivoimaisesti tehokkaimmat jarrut olivat Massikassa, tarvitta-va poljinvoima on äärimmäisen pieni. Asialla on varjopuolensakin, sillä jarrut eivät ole hydraulisesti

tehostetut vaan kokonaan hydrau-liset. Mekaanista yhteyttä ei ole. Sammutettu järjestelmä varasto-i painetta hätäjarrutukseen, mutta pian poljin on täysin hervoton.

Jos traktori sattuu sammumaan raskaan kuorman kanssa jyrkkään mäkeen, on omistaja Ilpo Kuis-man mukaan kuljettajalla tasan



↑ Volvossa oli uudemman aikakauden Hara-ohjaamo. Vuonna 1967 valinnaisvarusteisiin kuulunut Fernmo-hytti on huomattavasti askeettisempi. Kojelauta ja hallintalaitteet ovat kuitenkin samat ja samoissa paikoissa. Lattialla kytkin, jonka vieressä voimaton vipu, keskellä päävaihevipu, sitten jarrut ja jalkakaasu, taaempaan tasauspyörästön lukko. Ratin vasemmalla puolella kertoja, oikealla käsikaasu. Kaikki hydraulikan vivut ovat istuimen oikealla puolella.

kaksi vaihtoehtoa: joko luottaa tuuriinsa tai hypätä kyydistä. Samaa vaivaa esiintyi vanhoissa MF:n telakoneissa.

Valinta on ollut kiinni tarpeista ja rahasta

Jokainen vertailutraktori on soveltunut peltokäyttöön, toiset hie- man toisia paremmin. Amerikkalaistraktoreiden hydraulikat ovat olleet huomattavasti tehokkaampia, ulkopuolisen hydraulikan lohkojakin on jokaisessa parittain ja tuottoa vaikka kuinka.

OK-Fordin hydraulikalla on saatu apusylinterien avulla ylös kookaskin työkon, mutta kovin kummoista ulkopuolista hydraulikkaa sillä ei ole voinut käyttää, koska pumpun tuotto on hyvin vaatimaton.

Huokeimmalla ison traktorin ostosta muinoinen suurtilallinen tai urakoitsija on selviytynyt juuri OK:n hankinnalla. Se on vetänyt tomerasti auraa tai äestä, ja perässä ovat liikkuneet mahtavat puukuormat. OK on kuitenkin vain suuremmalla moottorilla ja lisäpainoilla varustettu keskikokoinen traktori, tosin melko järeä- kenteinen. Ominaisuuksiltaan se ei ole tavallista Ford 5000:ta kummemp, mikä ei toki ole pahasta, mutta varsinkaan amerikkalaisko- neisiin OK:ta ei voi verrata. Vara- osahuollon puolesta OK on ollut turvallinen ostos.



↑ BM-Volvo T800, sittemmin Volvo BM, oli ruotsalaisten vastaisku kotimarkkinoita vallanneille jenkki- traktoreille. Vienti rajoittui lähinnä Pohjoismaihin. Kaikkiaan perusmallisia traktoreita valmistettiin 13 vuo- den aikana 4 466 kappaletta, lisäksi turboja ja nelivetoisia malleja valmistui vajaat 5 200 kpl. Suomessa ja Ruotsissa isoja Volvoja ostivat suurtilat ja puutavara-ajurit, meillä menekki jäi huomattavasti vähäisem- mäksi. Konehuolto T.Laukkaselta vertailuun saatu T800 poikkesi sikäli muista, että se oli hieman uudem- paa tuotantoa ja siinä oli jälkiasennettu turbo. Sen olemuksesta päästiin kuitenkin hyvin selville, ja äeskin liikkui vauhdikkaasti.



↑ Volvon D50-moottori oli 5,13 litraltaan porukan pienin, mutta tehoja siitä on alkuperäiskunnossa- kin houkuteltu suhteessa eniten. Imuversiossa voi- maa on 106 hv, turbossa 140 hv. Vääntömo- mentit ovat olleet 360 Nm/1 500 rpm ja 440 Nm/1 650 rpm, eli voima ei ole ollut yhtä laajaa kuin jenkki- traktoreissa. Sama moottori on ollut monessa Vol- vo-tuotteessa.



↑ Ensimmäisen Volvo T800:n 2 000 kilon tehoinen nostolaite vetovarsitunnustelulla varustettuine Terra-Troll-painonsiirtojärjestelmineen oli verran- nollinen amerikkalaisiin kilpailijoihin. 30 litran tuot- to ja 14 litran öljytilavuus olivat vaatimattomia luke- mia suurtraktoreille. Myöhemmässä versiossa oli jo 45-litrainen pumppu, ja lisäöllysäiliöllä tilavuus saa- tiin 34 litraan.

Myös Volvon osat ovat löytyneet läheltä. Volvokaan ei pärjää jenk- kikoneille tekniikan tai hydraulii- kan tehokkuuden osalta, mutta se on kuitenkin alun perin suunnit- teltu isoksi traktoriksi. Ajovoima- notosta on ollut iloa tukkikärryjen vedossa.

Volvon kahdeksan kierrosta metrillä on parempi lukema kuin MF:n kaksi. Kärrykäytössä kier- roksia saisi olla mieluummin yli viisi metriä kohden, muuten mo- mentit nousevat turhan suuriksi ja voimansiirto rasittuu liikaa. Joka tapauksessa Volvoja nähtiin aikanaan puutavaran ajossa jo- pa enemmän kuin pelloilla. Ame- rikkalainen traktori tukkikärry- ryntä edessä oli harvinainen muttei mahdoton näky.

Kovin hevosvoimahinta, 357 markkaa, on ollut Alliksella. Seuraavana tulee Massey-Ferguson

(345 mk), John Deere (339 mk), Farmall (311 mk) ja Volvo (295 mk). Mekaanisella vaihteistolla varustetun Deeren hinta per he- vosvoima putoaa 313 markkaan.

Halvimmalla hevosvoiman sai ostamalla OK:n, jossa yksi he- vosvoima maksaa 230 markkaa. Suunnilleen 60-hevosvoimaisen länsitraktorin vastaavat lukemat olivat vuonna 1967 keskimäärin 200 mk/hv.

Kukkulan kuninkaista höyhensarjalaisiksi

Ison traktorin hevosvoima on ai- kanaan ollut kalliimpi, mutta vas- taavankokoisten (noin 80 kW) nykytraktoreiden keskimääräinen hevosvoimahinta on kuitenkin huomattavasti kovempi kuin yh- denkään vertailuun osallistuneen. Suoraa vertailua ei tietenkään voi tehdä, sillä tekniikka ja ajomuka-

vuus ovat nykyään ihan eri tasolla, tosin 60-luvun 100-hevosvoimai- nen traktori on kyllä paljon saman tehoista nykytraktoria ”satahevos- voimaisempi”. Vanhan kunnon sitkeyden ja ryntävoiman puut- tuminen on korvattu ylimääräisil- lä vaihteilla tai kokonaan portaat- tomalla nopeudensäädöllä.

Tehokkaammat traktorit alkoi- vat yleistyä joskus 1970-luvun lo- pulla. Isojen koneiden lukumää- rää kasvattivat muun muassa Va- pon eri puolella maata avaamat turvetyömaat. Jenkkitraktoreita ei soilla juuri näkynyt.

Nyt ollaan siinä tilanteessa, et- tä Koneviestin traktoritaulukossa nämäkin vertailuun osallistuneet verrattoman tehokkaat jättitrak- torit sijoitettaisiin Allista lukuun ottamatta pienimpään, alle 90-ki- lowattisten sarjaan. Niin katoaa traktorikunni. ■