

John Deere 350

Yleiskone kärpässarjaan

■ Kimmo Kotta

Traktoriteollisuus alkoi jakautua maatalous- ja maansiirtokoneisiin toisen maailmansodan jälkeen. Siihen saakka traktorit oli tarkoitettu lähinnä peltokäyttöön, oli alla sitten telat tai pyörät. Caterpillar ja Cletrac olivat tuottaneet pelkästään telatraktoreita, Allis-Chalmers, Hanomag, International ja Fiat molempia. Sotien jälkeen moni valmistaja otti ohjelmaansa telamalleja, joista useimmat jäivät lyhytikäisiksi. Näihin kuuluivat muun muassa David Brown, Deutz ja Fordson-pohjainen County. John Deeren aवास telakonepuolelle tapahtui melko myöhään, mutta se ei jäänyt pyrähdykseksi.

Vihreältä keltaiselle linjalle

Caterpillar oli alkuaan puimuritehdas, joka teki telatraktoreita puimureiden vetureiksi. Myöhemmin traktorit nousivat ykköstuotteeksi ja puimureiden valmistusoikeudet myytiin vuonna 1936 John Deerelle. Samalla tehtiin päätös USA:n alueen markkinointiyhteistyöstä, Deere:ltä kun puuttuivat telakoneet ja Caterpillarilta pyörätraktorit.

Pienet telatraktorit olivat käteviä hedelmätarhoissa, mutta Caterpillarin vähäisimmätkin mallit olivat 30-luvun lopulla sinne jo turhan kookkaita. Washingtonilainen Lindeman Power Equipment Company oli 30-luvun puolivälissä tehnyt muutaman John Deeren GP- ja D-malleihin pohjautuneen telatraktorin, joista lopulta saatiin sikäli hyviä, että niitä alettiin tehdä enemmänä vuodesta 1939 lähtien. Sota-aikaan Deere paneutui telatraktoreihin syvällisemmin. Tietävästi suunnitelmassa oli Cletracin hankinta, mutta lopulta vanha yhteistyökumppani Lindeman päätyi Deeren hallintaan vuonna 1947. Ensimmäinen virallinen John Deere -telatraktori oli M-pyörätraktorista muunneltu MC, joita molempia tehtiin Dubuquen tehtailla, Iowassa. Seuraava telamalli oli vuonna 1953 esitelty 40C, joka korvattiin 3–4 vuoden kuluttua malleilla 420C ja 430C. Moottoreina olivat Deeren perinteiset 20–30 hv:n 2-sylinteriset kaasutinmoottorit, jotka maatalouskäytössä riittivät hyvin enimmillään 2,5 tonnia painaneille traktoreille. Puskulevyvarustuksella voimaa olisi tarvittu kuitenkin lisää.

Niinpä seuraavan, vuonna 1958 markkinoille tulleen keltaisen John Deere 440:n valinnaisvarusteena oli 2-sylinterinen, 32 hv:n GM 2-tahtidiesel. Suunnilleen puolet asiakkaista valitsi tämän heikommin käynnistyvän, mutta huomattavasti ärhäkämmän moottorin. Saksalainen Lanz oli siirtynyt Deeren haltuun vuonna 1956, joten uutta telakonetta alettiin koota myös Mannheimin tehtailla. Sinne ei huolitettu bensamoottoreita, eikä edes 2-tahtidieseleitä,

vaan niiden tilalle asennettiin mieluummin kolmos-Perkinsit. 440-malliin sai nostolaitteen ja voimanottoakselin, mutta muuten se oli jo selvästi enemmän maansiirto- kuin maatalouskone. Voimansiirto oli paljon aiempaa järeämpi, lisävarusteena sai suunnanvaihtajan.

John Deere uusi täydellisesti koko mallistonsa vuonna 1960, telakonepuolella 440:n tilalle tulivat 40- ja 50-hevosvoimaiset 1010 ja 2010. Molemmissa oli uudet 4-sylinteriset, 40 ja 50 hv:n JD-moottorit, joko bensa- tai dieselkäyttöisenä. Kummankin mallin kohdalla oli tapahtunut kaikenlaista teknistä edistymistä, paitsi dieselmoottoreissa. Etenkin 1010:n kaasutinmoottorista muunnellussa etukammiodieselistä oli runsaasti ongelmia, öljyt ja nesteet saattoivat mennä sekaisin jo 2000 tunnin käytöllä.

Vuonna 1964 esitellyissä malleissa 350 ja 450 moottoriasiat oli saatu kuntoon, 48- ja 58-hevosvoimaiset, 3- ja 4-sylinteriset suorasuihkutudieselit olivat samoja, joita käytettiin saksalaisissa pyörätraktoreissa 510 ja 710, sekä amerikkalaisissa 1020, 2510 ja 2020. Rakenteeltaan tela-Deeret olivat jo täysverisiä maansiirtokoneita, eivät enää mitään sukua 50-luvulla pyörätraktoreista muunnetuille telakoneille. Kooltaan 350 ja 450 edustivat vielä pillarimaailman kärpässarjaa. Ne olikin tarkoitettu lähinnä rakennus- ja tietyömaiden yleiskoneiksi, raskaampiin töihin piti etsiä välineet muista

merkeistä. Sittenmin kumpaakin konetta uudistettiin B-,C- ja D-malleiksi, viimeiset 350- ja 450-sarjan koneet valmistuivat v.1988. Jatkossa tuli suurempiakin malleja, ensimmäinen yli 100 hv:n tela-Deere tuli saataville 70-luvun puolivälissä, nyt mahtavin JD-pillari on tehoaan 350 hv ja painaa 43 tonnia.

Tukon koneita

Tukon Kone Oy aloitti Lanzin maahantuonnin 50-luvun alussa, mutta kokonaismäärä jäi reilusti alle sataan. Vuonna 1960 merkki vaihtui John Deere-Lanziksi ja lopulta vuosikymmenen puolivälissä John Deereksi. Uuden merkin ja tekniikan myötä kysyntä hieman piristyi, mutta vuoteen 1966 mennessä ennätys ei ollut enempää kuin 77 traktoria vuodessa.

John Deeren maansiirtokoneiden myynti alkoi 440-telakoneella vuonna 1960 ja jatkui mallilla 1010. Kaikkiaan meni kaupaksi toistasataa puskukonetta ja telakuormaajaa, joten suhteessa JD-maansiirtokoneiden menekki oli traktoreita parempi. Edustus jatkui 350- ja 450-malleilla, joita suositeltiin kaivurilla varustettuna muun muassa metsäojille. Tarvittaessa JD93-kaivurin sai peruskoneesta irti jopa 5 minuutissa. Tavallinen järeä pyörätraktori ja kotimainen kaivuri oli kuitenkin halvempi ja toimivampi yhdistelmä. Muussakin maansiirtokäytössä John Deere jäi meillä harvinaiseksi merkiksi. ■

Tekniset tiedot: John Deere 350	
Moottori	JD 152D22L, 3-syl. 4-t nestejäähdytteinen suorasuihkutudiesel, 48 hv/ 2 500 rpm. Syl. läpimitta 98 mm, iskunpituus 110 mm, kokonaisiskutilavuus 2 490 cm³, puristussuhde 16,3:1. Jakajatyypinen Roosa Master -ruiskutus-pumppu keskipakoissääätäjällä, kylmäkäynnistystä varten imusarjahelku. Sähköjärjestelmä 12 V, startti 2,2 kW, laturi 130 W.
Voimansiirto	Kuiva 11" 1-levykytkin. Siirtopyörävaihteisto 4+R, nopeudet 2,2–10,4 km/h. Vähennyspyörästäössä ulkopuolinen lieriöväliitys. Ohjaus kuivilla monilevyisillä irrotuskytkimillä ja pantajarruilla.
Hydrauliikka	Kampiakselin pyörittämä hammaspyöräpumppu, tuotto 57 l/min, paine 123 kg/cm².
Telat	350 mm, maakosketuspituus 1 750 mm, pintapaine 0,3 kg/cm², hydraulinen telankiristys.
Täytösmääriä	Moottori 8,5 l, jäähdytysjärjestelmä 12,3 l, voimansiirto 8,5 l, vähennyspyörästäöt 2 x 2,8 l, hydrauliikka 40 l, polttoainesäiliö 83 l.
Mittoja	Pituus 2 385 mm, akseliväli 1 679 mm, leveys 1 570 mm, korkeus konepeltiin 1 300 mm, maavara 331 mm, paino vakiovarusteilla 3 581 kg.
Lisävarusteita	Kaasutinmoottori, hydraulinen suunnanvaihtaja ja märkä 2-levykytkin, tehokkaampi hydrauliikka (87 l/min, 140 kg/cm²),10"-, 12"- tai 33"-telat, 3-pistenos-tolaite, hydrauliikan lisäventtiilit, voa 540 rpm, hihnapyörä, vetolaite, maskin-suojus, eetteristartti, vinssi, puskulevy 180 tai 225 cm, kuormain (1 800 kg), kaivurin kiinnityspiste, kaivuri, kaivurin jatkopuomi, etupainot, repijä, kaapeli-aura, aurinkokatos, hytti.
Hinta	Vuonna 1966 suunnanvaihtajalla 27 280 mk, mikä vastaa n. 47 000 euroa vuonna 2015.
Valmistaja	Deere Co. ja John Deere-Lanz AG.
Valmistusaika ja -paikka	1965–70 Dubuque, Iowa, USA ja Mannheim, Länsi-Saksa.



John Deere 350
1965–70, Dubuque, Iowa, USA ja Mannheim, Länsi-Saksa.

Lue seuraavasta Koneviestistä!

Ilmestyy 9.4.

**Ryhmä-
esittelyssä:
Apevaunut**

Apevalmistusta uusin konein

Aebi-monikäyttötraktori

Tulevia näyttelyjä ja tapahtumia

Maaliskuu

- 20.–21.3. Villi Länsi, Turku
- 27.–28.3. Telakonepäivät, Humpila

Huhtikuu

- 10.–11.4. Mansen Mörinät, Tampere
- 16.–18.4. Maamess, Tartto
- 20.–25.4. Intermat, Pariisi
- 25.4. Syökerin Sauhut, Vihtijärvi

Toukokuu

- 2.–3.5. Classic Motor Show, Lahti
- 20.–21.5. Yhdyskuntateknikka, Turku

Kesäkuu

- 4.–6.6. SkogsElmia, Jönköping, Ruotsi
- 5.–7.6. Masiinamessut, Honkajoki
- 6.6. Rompetori ja Vanhat Vehkeet, Sorsakoski
- 6.–7.6. Suur-Jämsän Ajot & Perinnepäivät, Jämsä

Lisää tapahtumia Koneviestin nettisivuilla:
www.koneviesti.fi/tapahtumat

Emme vastaa mahdollisista muutoksista tai virheistä.
Tiedot ennen näyttelymatkaa kannattaa varmistaa
näyttelyorganisaatiolta.

Jos tapahtumasi puuttuu kalenterista, ota yhteyttä:
newsdesk@koneviesti.fi

Kolmen plasmaleikkurin vertailu

Ja paljon muuta!