

# Protoplasta Proximy

Zetor w ciągu 75 lat produkcji ciągników wprowadził wiele serii, a w ich obrębie sporo modeli. Były też wersje przedprodukcyjne i takie, które nigdy nie trafiły do seryjnej produkcji, ale są w użytkowaniu rolników.

Krzysztof Grzeszczyk



Fot. firmowe

Tak wygląda protoplasta Zetora Proxima.

Jeden z takich nietuzinkowych Zetorów pracuje w Polsce od 2005 r. w gospodarstwie Adama Kukuty z Radoczy k. Wadowic w województwie małopolskim.

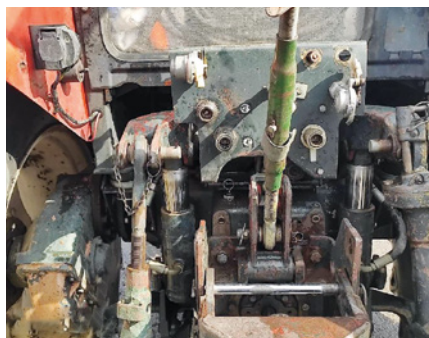
## Kiedy i skąd ciągnik trafił do gospodarstwa?

– Ciągnik udało się kupić przez przypadek. Pojechałem na Słowację do handlarzy ciągnikami rolniczymi. Posiadali taki jedyny, nietypowy. Spodobał mi się i go kupiłem i jestem z niego bardzo zadowolony. Co warto zaznaczyć, że ciągnik dojechał do gospodarstwa na kołach ok. 100 km. Poprzedni właściciel kupił go bezpośrednio z fabryki z Brna. Zapłaciłem za niego ok. 30 tys. zł.

## Do jakich prac był wykorzystywany?

– Przez 10 pierwszych lat był to podstawowy ciągnik w gospodarstwie o łącznej powierzchni ponad 11 ha. Był wykorzystywany do orki, uprawy, ochrony i nawożenia pól. Potem najcięższe prace były wykonywane ciągnikiem John Deere 2400. War-

to wspomnieć, że jest to traktor, który powstawał w fabryce w Brnie i był eksportowany do krajów Ameryki Południowej. Można powiedzieć, że jest to Zetor w skórze John Deere'a. Traktor został zbudowany w 1998 r., a w gospodarstwie pracuje od 6 lat. Z nietuzinkowych ciągników mam jeszcze Case IH, ale z podzespołami Steyr. Jest też nasz rodzimy Bison Z058 Rekord w wersji eksportowej, ale nieprzetransportowany z Płocka tylko spod Bratysławy. Jak w większości go-



Fot. firmowe

Podnośnik ma 2 siłowniki wspomagające udźwig.

spodarstw pracuje też Ursus C-330. Ten nasz jest też wyjątkowy, bo część zespołów ma z Ursusa C-328.

## Jaki jest silnik pod maską?

– Ciągnik ma pod maską zamontowany 3-cylindrowy silnik 3V 2K4 z turbosprężarką i mocy ok. 65 KM. Wyprodukowano go w 1998 r. Jest to zupełnie inna jednostka napędowa, jak wcześniej stosowane. Różnice są nie tylko w konstrukcji, ale też w umiejscowieniu pompy wtryskowej. W innych ciągnikach tego producenta pompa była montowana z lewej strony, a w tym modelu jest ona z prawej strony kadłuba. Różnice są też w konstrukcji pompy wtryskowej. Sekcje i inne elementy są typowe dla ciągników budowanych w Brnie, ale w tym modelu jest inny wałek krzywkowy sterujący sekcjami pompy.

## A co można powiedzieć o przekładni?

– W ciągniku pracuje bardzo fajna przekładnia, o której do dziś marzy niejeden posiadacz ciągnika Zetor czy Ursus C-360. Operator ma do dyspozycji 4 zasadnicze biegi i reduktor, a do zmiany kierunku jazdy zastosowano mechaniczny rewers obsługiwany dodatkową dźwignią z prawej strony fotela. Taka konstrukcja sprawdza się przy każdej



Fot. firmowe

W układzie zasilania pracuje sekcyjna pompa wtryskowa.



**Zapamiętaj!**

Z tego, co udało się ustalić u producenta, ciągnik jako prototyp nosił oznaczenie UR V. Był to koncepcyjny model przed wprowadzeniem do oferty serii Proxima. W prototypowych traktorach były montowane pod maską 3- lub 4-cylindrowe silniki UR III. Jeżeli chodzi o skrzynie biegów, to oferowano kilka wariantów. Były przygotowywane modele z napędem na tylną oś i 4x4. Z kolei układ hydrauliczny to Zetomatic UR I z pewnymi modyfikacjami. Podnośnik miał zamontowane do 2 siłowniki zwiększające udźwig. Niestety, rozwój tej serii został zakończony w fazie prototypu, nigdy nie przeprowadzono żadnej homologacji, która pozwoliłaby na wdrożenie jej do produkcji seryjnej.

Po zakupie Zetora przez HTC w 2000 r. prototypy te, wraz z innymi, były sprzedawane jako niepotrzebne, z tym, że nie ma homologacji tego modelu, więc wszystko było sprzedawane jako maszyny. Część sprzedano firmie Šumavské lesy.

– Z dostępnością filtrów olejów i innych elementów nie ma problemów. Są za to kłopoty z dostępnością uszczelniaczy do układu pneumatycznego.

**Czy sprzedałby Pan ten ciągnik?**

– Zapewne są chętni, a jednym z zainteresowanych jest też muzeum ciągników Zetor w Brnie. Nie zamienię go, jakby nawet ktoś chciał na wymianę dać nowy. Jeżeli jest to prototyp przed Proximą, to Proxima to nie jest już to. Takiego ciągnika „pod rękę i nogę” to ze świecą szukać, więc po co go sprzedawać. Osobiście wolę na trasę z przyczepą wybrać się tym ciągnikiem, bo cenię sobie duży komfort jazdy. ■



Fot. firmowe

**Płaska podłoga pozwala na łatwe zajęcie miejsca w fotelu, a wokół niego umieszczonych jest szereg dźwigni mechanicznie sterowanych poszczególnymi zespołami.**

pracy polowej. Do dyspozycji jest 8 biegów do przodu i tyle samo do tyłu. Dodam też, że ciągnik jest bardzo dobry do transportu ze względu na możliwość poruszania się z prędkością ok. 40 km/h. W standardzie były zamontowane tylne koła o rozmiarze 18.4-38, ale ze względu na wysokość bramy wjazdowej do garażu wymieniłem tylne koła na niższe o rozmiarze 18.4-30.

WOM pracuje z prędkością 540 obr./min. Podnośnik ma mechaniczne sterowanie, a układ hydrauliki zewnętrznej zasila bardzo wydajna pompa. Blokada tylnego mostu odbywa się pedałem umieszczonym pomiędzy pedałem sprzęgła a hamulca. Chcąc ją wyłączyć, wystarczy nacisnąć pedał hamulca.

**Co sobie pan ceni w tym ciągniku?**

– Na uwagę zasługuje bardzo duży komfort pracy. Wynika to m.in. z obszernej kabiny i do tego dobrze przeszklonej. W tych mniejszych Zetorach jest inaczej, no i ciasniej. Tutaj z polem widzenia w każdym kierunku nie ma problemów. Z dostępnością szyb też. Zwłaszcza że

drzwi są całe szklane i były już dwukrotnie wymieniane na nowe. Kabina ma też uchylaną przednią szybę, co z pewnością przydać się może, gdyby ktoś szukał takiego ciągnika, np. do wozu paszowego. Zimą przy wjeździe do obory, mimo to że szyby zaparują, to uchylając przednią, będzie dużo lepiej widać to, co dzieje się przed ciągnikiem. Dużą zaletą jest też zwrotność ciągnika, a ulicy można wykonać manewr zawracania na raz bez cofania. Ciągnik ma mały rozstaw osi. Dużym plusem są hamulce, rozwiązanie tarczowe jest trwałe i skuteczne w działaniu.

**Jakie jest zużycie paliwa?**

– W sumie nigdy tego parametru nie sprawdzałem, ale mogę powiedzieć, że nie spali więcej niż „sześćdziesiątka”, a przy tym pracuje się w dużo lepszych warunkach, nie wspominając już o hałasie generowanym nie tylko przez silnik, ale też układ przeniesienia napędu.

**Jak jest z dostępnością części zamiennych do tego ciągnika?**

Fot. firmowe

Ciekawostką jest np. to, że sprężarka powietrza jest pod filtrem, a układ hydrauliczny zasila wydajna pompa.



Fot. firmowe

Pod maskami nowej serii ciągników, która tak naprawkę nigdy nie weszła do seryjnej produkcji, były montowane 3- i 4-cylindrowe silniki.