


Särtryck ur

Lantbrukets Affärer

nummer 8 • augusti 2006



Nya Magnum övertrumfar föregångaren – mer vrid och en extra växel



Den Stora Röda är en imponerande pjäs redan vid första anblicken. Magnum 310 är nästan sex meter lång, nästan 3,3 meter hög och drygt 2,5 meter bred. Trots formatet är den förvånansvärt lätt att hantera och vändradien stannar vid 4,6 meter. "Inte är den någon besvikelse precis", kommenterar en leende Kalle från lädertronen halvvägs uppe i skyn.

Av Ulf C Nilsson och Kalle Aronsson Foto: Ulf C Nilsson



"Med den här blir man garanterat kung i Magnumklubben. Här uppe är det lätt att trivas", summerar Kalle från lädertronen.

▷ **M**ånga beprövade konstruktionslösningar som visat sig fungera i de 100 000 Magnum som producerats under åren, kombineras med den helt nya nioliters sexan från Cummins som skeppar ut massor med kraft och vrid via Powershift-transmissionen.

Men det är inte bara maskinen som är mäktig, det är prislappen också. Den startar på 1 298 900 kronor plus moms. Dock bör det påpekas att då får man en komplett och välutrustad maskin redan från början. Framaxelfjädring, fem hydrauluttag bak plus ett bromsuttag är standard liksom ett Power beyond-uttag för externa redskap. Semiaktiv förarstol med datorstyrd dämpning är också standard och som pricken över i är både den och passagerarstolen klädda i läder. Ratten med för övrigt. En klimatanläggning ser till att skapa en behaglig temperatur i arbetsmiljön och att den med råge klarar soliga dagar med över 30 graders värme kunde Kalle lätt konstatera.

"Det är bra blås i den. Dessutom finns utsläpp vid golvet, för att hålla fötterna varma under kalla höstdagar. Stolvärme ingår också. Här blir det högsta betyg", summerar Kalle.

Däremot saknas av någon anledning eluppvärmning av de el-manövrerade backspeglarna, vilket blir en liten plump i protokollet.

Det allmänna intrycket är att konstruktörerna har haft en blick i backspegeln när de ritat ihop den nya generationen Magnum.

"Funktionerna är valda med sans och balans utan några överdrivna tekniska lösningar. Det känns som att man stannat vid vad dagens behov kräver när det gäller stordragare", menar Kalle.

Transmissionen har fått en extra "överväxel" adderad, så nu är det 19 växlar framåt och fyra bakåt. I stället för att ge den möjliga toppfarten 50 km/h så hålls i stället varvtalet nere vid transportkörning i 40 km/h.

"Ändå känns 1 600 - 1 700 varv vid den hastigheten onödigt högt, speciellt vid tomkörning då man inte behöver maxvridet. Här hade man kunnat minska bränsleförbrukningen ytterligare", menar Kalle.

Men en bit på väg är det, för enligt säljarens uppgift sparar den här 19:e växeln upp till 15 liter bränsle i timmen vid transportkörning jämfört med tidigare generation.

Annars är just vridet ett av nya Magnums tyngsta argument. 1 504 Nm vid 1 400 varv är helt enkelt ett annat ord för råstyrka. Även under kultivatorkörning är det sällan Auto-shiften får anledning att växla ned. Magnum bara tuggar sig fram.

Kraftkällan är den nya Cummins-spisen på 9 liter och 309 hk – vilka kan maxas till 345 hk vid behov. Common rail-teknik och 24 ventiler ser till att hålla nere bränsleåtgången, men under "drömgränsen" 200 g/kW klarar inte heller denna. Steg 3-motorer blir ju lite törstigare av naturen.

Motorn är för övrigt placerad i en biffig gjutjärnsram och ingen integrerad del av traktorchassiet, vilket bör göra det enklare att lyfta ut den för reparation den dagen det behövs.

MYCKET LÄTTSERVAD

Servicemässigt är allt rätt. Man kan utan att lyfta huven kolla oljan och fylla på vid behov. Även nivån på kylarvattnet går det att slänga ett öga på innan man äntrar hytten. Behövs det påfyllning i kylsystemet krävs ingen klättring, utan burken sitter på bekväm arbetshöjd vid sidan av motorn.

Hela huven öppnas och släpps upp med ett enkelt handgrepp och kylpaketet är av en slagportsliknande modell. Det är bara att dra ur ett par sprintar och vika isär för renblåsning. Självva det stora motorkylet är för övrigt behandligt åtkomligt bakifrån med tryckluften, för där finns gott om svängrum.

Kylningen tar stor plats och ger inget utrymme för front-PTO.



Upp med huvan och dra ut två sprintar, sedan är det bara att bläddra bland kylan. En praktisk lösning.



Batteriet på Magnum sitter föredömligt lättåtkomligt. Det är bara att lossa på plåten där verktygslådan sitter för att få full åtkomst i bekväm arbetshöjd. Däremot ska man nog inte vara för kortväxt om man vill nå upp och titta in i verktygslådan.



En vattenavskiljare ser till att plocka bort eventuella kondensdroppar innan de når insprutningen och kan ställa till problem. "Sedan är det bara att vrida på den här kranen och tappa av med jämna mellanrum", konstaterar Kalle.



En helt ny Cummins 9-litersdiesel är huvudnumret i nya Magnum 310. Alla servicepunkter sitt lätt åtkomliga och filterbyten är gjorda i en handvändning. För bränslet finns dubbla filter och en vattenavskiljare. Dock är den ännu bara godkänd för 5 procent RME-inblandning, men ytterligare 15 procent är aviserade.



Även med stängd bakruta är det lätt att se den hydrauliskt utskjutbara hitchkroken. Den är det därför lätt att hitta rätt med.



Med ett enkelt handgrepp släpper man iväg hela huvan mot skyn. Det är inget jättegap direkt, men räcker till för de flesta åtgärder.

Alla filter sitter lätt åtkomliga, även filtret för hyttluften som sitter behändigt instoppat under hyttgolvet.

Förutom dubbla bränslefilter är Magnum 310 även utrustad med vattenavskiljare som ska skona insprutningen ifall man får problem med kondens, vilket lär vara ett ökande problem med RME-inblandning. Vatten är rena common rail-dödaren. Med hjälp av en enkel kran kan eventuellt vatten tappas av. Motorn är ännu så länge bara godkänd för 5 procent RME-inblandning i bränslet, men kan komma att ökas till 20 procent.

Batteripaketet sitter snyggt parkerat och lätt åtkomligt under plåten som håller verktygslådan på höger sidan.

LÄTTKÖRD

Väl på plats i den ombonade och spaciösa hytten kan Kalle snabbt konstatera att det var enkelt och logiskt disponerat. Bara att vrida om nyckeln och köra.

"Miljön är lite De Luxe. Man märker att den här är hopskruvad i USA."

Sikten runt om är perfekt, även framåt eftersom den stora huvan sluttar en aning i fronten. Dörr finns bara på vänster sida, så högersidan är ett enda stort panoramafönster. Som extra tillval kan man få det utrustat med vindrutetorkare. Det tämligen högljudda oväsendet från motorn är effektivt bortdämpat i hytten. På pappret är bullernivån bara 70 dBA och örat instämmer.

"Dessutom finns alla reglage uppdukade på 'gamla plöjsidan', även till klimatanläggningen, så det är verkligen överskådligt."

Under locket till armstödet finns flödeskontrollen till hydraultuggen. Som standard finns 220 l/min med 210 bars tryck att fördela, men det ska även räcka för traktorns alla övriga hydraulfunktioner.

"En praktisk detalj är också att alla displayer är samlade i höger A-stolpe. Det här är bekvämt och gör det lätt att hålla koll på allt", summerar Kalle.

Även stolen går att vrida en aning, vilket underlättar då man plöjer.

De enda reglage som är placerade vid ratten är blinkerspaken och Powershuttle-spaken som ger mjuka övergångar mellan fram/back. Dessutom finns ett parkeringsläge som då det väljs även slår till parkeringsbromsen.

”Och blinkern går tillbaka av sig själv. En omtänksam finess som alltför sällan brukar finnas med”, säger Kalle.

En piffig detalj är den kromade Powershift-spaken där man med elektronikens hjälp manuellt kan knappa sig fram genom växelsekvensen. Vi hade bara tillfälle att prova Magnum 310 olastad.

”Och då var det ganska ryckiga hopp mellan växlar. Mjukast går det om man växlar i området 1 300 - 1 400 varv, för då går det sansat till väga.”

Hydrauliskt utskjutbar hitchkrok är standard och den är lätt att se från hytten.

”Men hur många gånger klarar man att utlösa hitchkrokens toppläge med den ynkliga krycka och tunna wire som är medskickad här? Det var en oväntat spinkig lösning i den här miljön. Rena Dinky Toys”, kommenterar Kalle.

Det är bättre förspant på andra håll. Den inspelningsbara

vändtegsautomatiken kan rymma upp till 30 olika moment, hastighetsmätaren är givetvis radarbaserad och elektroniken är förberedd för ISO-bus. Den är dessutom klar att integrera med DataVäxt och Trimble GPS.

VÄLMÖBLERAT I BAK

Även aktern är välrustad med fem hydrauluttag, varav fyra dubbelverkande, som standard. Dessutom alltså ett Power beyond-uttag för externa redskap. Trepunkten klarar dock bara strax över tio ton, alltså ungefär traktorns egen matchvikt.

”Och här råder plattjärnens återkomst vad gäller hitchens lyftarmar. Enkelt och funktionellt. Eftersom de är raka blir de lättare att smörja än äldre tiders modeller.”

Knappar på bakskärmarna för manövrering av trepunkt och PTO är standard och kan kompletteras med en av/på-knapp för hydrauliken. Automatiska krängningsdämpare är standard. Yttre lyftcylindrar lär förbilliga service och underhåll. PTO:n erbjuder bara 1 000 varv eftersom så mycket kraft skeppas ut den vägen. 258 hästar vid 1 800 varv på motorn. Men front-PTO är alltså inte ens möjligt som tillval.

”Och det begränsar ju en del när det gäller till exempel slätterkrossar eller andra kraftuttagsdrivna frontredskap”, konstaterar Kalle.

Frontlyft finns däremot som tillval och klarar sex ton jämnt.

Att låta den gå i skift dygnet runt för att krama det mesta ur investeringen är inga större problem. Tankkapaciteten på 682 liter gör att det går att köra långa arbetspass. Elva strålkastare ser till att det blir bra arbetsbelysning. När man är nöjd för kvällen är det bara att vrida av tändningen och traska iväg. Ett fördröjningsrelä ser till att hålla lyset igång en lagom stund och sedan bryts huvudströmmen automatiskt. Den här funktionen är inte bara praktisk, utan utlovas även avhjälpa de problem automatiska huvudströmbrytare brukar dras med. Dessa klipper ofta direkt och då blir effekten ungefär densamma som att rycka ut sladden till datorn. Under den halvminut Magnumtraktorns relä fördröjer nedkopplingen hinner traktorelektroniken spara ner all information och gå in i viloläge.

”Den här traktorn var en bra genomtänkt bekantskap. Magnum 310 verkar vara en vettig och välbalanserad pjäs som bonkats ihop med stil och finess. Med den hemma på åkern är man given kung i Magnumklubben”, summerar Kalle.



Nya Magnum är en rejäl bit traktor. Tre meters hjulbas ger lugn gång, men ändå är vändradien bara 4,6 meter. Matchvikten startar på 9 377 kg och den är nästan sex meter från akter till för.

Kepsporten Magnum 310:

Förarmiljö

Bortsett från den spinkiga kryckan till att lösa ut hitchkroken med finns det inget att anmärka på. En tyst, rymlig och välventilerad hytt, fint uppdukade reglage och alla displayer samlade på ett ställe är så nära perfekt man kan komma. Runtomsikten är god, kroken är lätt att ha uppsikt över vid tillkoppling och den läderklädda ratten är både teleskopoperande och tiltbar.

”Allt sitter helt enkelt rätt”, som Kalle sammanfattar det.

Uppförande och arbetskapacitet


Här finns hur mycket kraft som helst och transmissionen med sina 19 x 4 växlar är av enkel och beprövad funktion utan gruppväxlar. Vill man är det bara att slå över till elektronisk automatväxling och tillkoppling av redskap är lekande lätt. Liten vändradie är ett extra plus. Att den behöver uppåt 1700 varv vid full fart framåt är bra, men inte bäst i klassen. Dessutom är 10 203 kg lyftkraft på trepunkten lite försiktigt tilltaget.

Servicevänlighet

Allt är enkelt att övervaka och komma åt. Magnum 310 är ett skolexempel på att man lyssnat på användarna och gått dem till mötes.

Ekonomi och allmänt intryck

Visst är prislappen kraftig, men det blir hyfsad utdelning på slantarna. Det mesta i ”tillvalsväg” finns med redan i standardutförandet. Men även om den går snålt har inte den magiska gränsen 200 g diesel per kWh underskridits. Att motorn i dagsläget tillåter högst fem procents RME-inblandning kan påverka andrahandsvärdet.

Totalt = 18 



Det behövs ingen längre kurs för att köra nya Magnum. Förarmiljön är befriad från rörigt lullull och egentligen räcker det med att gasa och styra. Alternativt kan man sköta den kopplingsfria växlingen med knappen på den kromade spaken.