

# Kupujemy używany ciągnik

**Autor:** Adam Ładowski

**Data:** 1 czerwca 2018



**Co może nas spotkać i z czym powinniśmy się liczyć, kupując używany ciągnik? Większość rolników, rozważając kupno używanego ciągnika, nieraz zastanawiało się, w jakim jest stanie i ile nas będzie kosztował serwis.**

Doskonałym pomysłem jest zrobienie gruntownego przeglądu naszemu nowemu-staremu ciągnikowi. Nie zawsze jednak jest to możliwe.

## Zasada ograniczonego zaufania

Kierując się zasadą ograniczonego zaufania do poprzedniego właściciela, możemy rozsądnie przyjąć, że ciągnik prędzej czy później odmówi nam posłuszeństwa. Mówiąc wprost, możemy założyć nie „czy”, ale „kiedy” się zepsuje. **Z ciągnikami jest jak z autami, cieszymy się nimi dwa razy – kiedy kupujemy i kiedy sprzedajemy.** Właściwie niezależnie od marki czy modelu, coś w końcu musi się zepsuć. A znając życie, wydarzy się to w najmniej odpowiednim momencie.

Ciągnik to narzędzie pracy, i jak o każde narzędzie – trzeba o niego dbać.

Kupując używany ciągnik, warto się zastanowić, które z części normalnie się zużywają, a **które mogą się popsuć na skutek błędnej, a często katorżniczej eksploatacji**. Oglądając używany ciągnik przed jego zakupem, **powinniśmy rozróżnić jego podzespoły ulegające normalnemu zużyciu**. A także przyjrzeć się tym miejscom, które mogą nam później sprawić niemiłe niespodzianki.

**Stan opon wiele nam może powiedzieć o właścicielu i sposobie użytkowania ciągnika. Również wygląd akumulatora i klem.** Są to jednak elementy podlegające normalnemu zużyciu w okresie eksploatacji, z czego warto sobie zdać sprawę. Ciągnik to przecież narzędzie pracy, i jak o każde narzędzie – trzeba o niego dbać.

Przyjrzyjmy się niektórym, szczególnie narażonym na usterki, podzespołom ciągnika.



fot. AgroFoto (Grabos1981)

Zużyte pierścienie silnika mogą doprowadzić do poważnej awarii

## Stan silnika i pierścieni – ważna sprawa

W większości przypadków kondycja silnika w używanym ciągniku **zależy od stanu pierścieni tłokowych**. Nie znamy zazwyczaj dokładnej historii serwisowania oraz interwałów wymian oleju w silniku. **A nierzadko się zdarza, że licznik motogodzin szwankuje.**

Błędem jest zakładać, że poprzedni użytkownik wymieniał olej co 250 mtg, wlewając ten najlepszy z dostępnych na rynku, o czym często zapewnia nas sprzedawca. **Powinniśmy podejść do tego z dystansem i obserwować, jak zapala silnik (zużycie pierścieni bezpośrednio wpływa na odpalenia silnika)**. Czy bierze olej, czy dmucha przed odmě (jeśli jest)? Czy może przez tłumik,

niewspółmiernie dymiąc?

Bardzo **szybkim testem jest odkręcenie w czasie pracy rozgrzanego silnika korka wlewu oleju i sprawdzenie, czy nie ma przedmuchów do miski korbowej**. Objawia się to zapachem spalin i sadzą wydobywającą się spod korka wlewu.



fot. Łukasz Wasak

Układ korbowo-tłokowy silnika jest bardzo narażony na niewłaściwą eksploatację

W takim przypadku żywot silnika zapewne będzie krótki, a nas czeka kosztowna wymiana zestawu korbowo-tłokowego. Nierzadko również – remont generalny jednostki.

## Używany ciągnik a sprzęgło

Prawie we wszystkich ciągnikach stosowane jest suche sprzęgło jedno lub dwutarczowe. **Niezależnie od tego, ile mamy tarcz, są one częścią zamienną i tak je należy traktować**. Naturalną rzeczą jest ich zużycie, a konstrukcje ciągników zazwyczaj pozwalają na ich bezproblemową wymianę.

Jeszcze **około dwudziestu lat temu okładziny ściernie tarcz sprzęgłowych zawierały materiały oparte na azbestie**. Jednak po wprowadzeniu zakazu stosowania tego niebezpiecznego materiału, producenci zastąpili go innymi, nieraz zastrzeżonymi komponentami.

**Obecnie produkowane tarcze sprzęgła nie odbiegają jakością od tych starych – azbestowych**. A ich zużycie jest naturalne i zależy od ilości pracy ciągnika i rozsądku użytkownika.

Na rynku dostępne są także tarcze, których okładziną roboczą są materiały spiekane, tj. tarcze

ceramiczne. Jednak poza przypadkami zastosowań fabrycznych, **stosowanie ich w ciągnikach używanych starszej generacji jest dalece niewskazane.**

**Materiał zwykłych okładzin tarczy sprzęgła jest materiałem ściernym**, który podlega zużyciu w czasie wysprzęglania, trąc o koło zamachowe i tarczę docisku. Jeśli będzie on wykonany z materiałów o dużo większej twardości, jak w przypadku spieków tarcz ceramicznych, niż w/w koło zamachowe i tarcza docisku, to **będą się one zużywały szybciej niż tarcza sprzęgłowa.**

Kupując używany ciągnik, warto się zastanowić, które z części normalnie się zużywają, a które mogą się popsuć na skutek błędnej, a często katorzniczej eksploatacji.

Doprowadzi to do szybkiej, niepotrzebnej i kosztownej awarii tych elementów. Dla jasności – to **właśnie tarcza sprzęgła powinna się zużywać, a nie elementy, z którymi współpracuje**, przenosząc moc ciągnika.

## Sprzęgło łapkowe

**W nieco starszych konstrukcjach ciągników stosowane jest sprzęgło łapkowe.** Są to najczęściej trzy dźwigienki, których prawidłowa regulacja znacząco wpływa na właściwe działanie całego podzespołu. Czynność ta nie jest przesadnie trudna i mechanicy dobrze sobie radzą z właściwą ich regulacją.

Większość konstrukcji ciągników pozwala na samodzielne smarowanie łożyska sprzęgła, inaczej zwanego łożyskiem wycisku. Należy o tej czynności pamiętać. Tym bardziej, że **główki łapek (dźwigienek) sprzęgła w czasie pracy dźwigni sprzęgła szorują po łożysku**, powodując tarcie.

**Jeśli są nieprawidłowo wyregulowane, czynność ta jest stała i łapki cały czas pracują, trąc po powierzchni łożyska i wywołując wzrost temperatury.** Co za tym idzie, często smar w łożysku na skutek wzrostu temperatury wycieka, a zespół wycisku ulega zatarciu i zniszczeniu. Dlatego tak ważne są właściwe czynności przeglądowe smarowania łożyska i regulacji łapek sprzęgła. **Zazwyczaj elementy te dostępne są przez specjalny wziernik w obudowie sprzęgła.**

W nowoczesnych ciągnikach awaria skrzyni biegów oznacza wezwanie serwisu

Warto też zwrócić uwagę na to, **czy ze skrzyni sprzęgłowej nie wydostaje się olej**, który może świadczyć o awarii. Jeśli tak się dzieje, sprawdźmy, co to za olej. Jeśli silnikowy – uszkodzeniu mógł ulec tylny uszczelniacz wału (zazwyczaj jest to simmering). Jeśli natomiast to olej przekładniowy – uszczelnienie wałka sprzęgła od strony skrzyni biegów.

Najczęściej w takich przypadkach tarcza sprzęgła ulega zaolejeniu i traci swoje właściwości cierne, a co za tym idzie – poważny spadek mocy ciągnika na kołach. Silnik pracuje prawidłowo, a ciągnik jest słaby.

## Skrzynia biegów i tylny most to często zagadka

Skrzynia biegów oraz tylny most są elementami mechanicznymi, składającymi się ze współpracujących ze sobą kół zębatach i przekładni, których – niestety – stanu zużycia nie możemy tak łatwo ocenić. **Ważnym parametrem oceny może być stan oleju przekładniowego**, którym te elementy są zalane. Oraz jego lepkość i jakość.

**Czasem wlew oleju do skrzyni jest trudno dostępny, ale przy zakupie używanego ciągnika warto i tam zajrzeć.** Jeśli tylko jest to możliwe, warto choć na chwilę odkręcić korek spustowy. Ma on w sobie zazwyczaj magnes, wyłapujący większość opiłków ze skrzyni biegów.

Oblepiony nimi korek świadczy o możliwym poważnym zużyciu elementów skrzyni. **W ciągnikach, gdzie olej jest wykorzystywany przez podnośnik i zasysany przez pompę hydrauliczną z korpusu skrzyni biegów, właśnie jego lepkość i jakość może nam wiele powiedzieć o stanie skrzyni.** Jak również o stanie dyferencjału i mechanizmów podnośnika.



Skutki awarii silnika mogą być fatalne

Stosowane w ostatnich latach oleje przekładniowo-hydrauliczne są najwłaściwsze do takich zunifikowanych konstrukcji. **Oleje te smarują koła zębate.** Jednocześnie specjalne dodatki i uszlachetniacze pozwalają na sprężanie ich do wysokiego ciśnienia (zazwyczaj powyżej 16 MPa) stosowanego w podnośniku hydraulicznym, bez szkodliwego efektu spieniania.

## Uwaga na układ wtryskowy ciągnika

Bardzo trudno przy zakupie używanego ciągnika jest **z badać układ wtryskowy**. Jego skomplikowana konstrukcja uniemożliwia sprawdzenie jego stanu bez ingerencji wyspecjalizowanego warsztatu. Jednak możemy choć spróbować zbadać go sami.

**Trzeba się przyjrzeć pracy ciągnika na zimno i na ciepło, po rozgrzaniu. Jak pracuje i jakiego koloru są spaliny.** Oczywiście pamiętajmy o tym, że inaczej pracuje ciągnik wyposażony w turbodoładowanie, a inaczej wolnossący.

**Oceńmy stan filtrów paliwa.** Jeśli w ciągniku jest odstożnik, spuśćmy jego osad i przyjrzyjmy się mu. Warto także rzucić okiem do środka zbiornika paliwa, czy nie ma wyraźnych śladów rdzy i innych nalotów.

## Chłodnica ma chłodzić!



Układ chłodzenia także często ulega uszkodzeniu

Chłodnica ciągnika to bardzo wrażliwy element. Jej prawidłowa praca jest prosta, ma odprowadzać ciepło. **Ale nie będzie tego robić, gdy jest brudna i zawałona resztkami roślinnymi.** Grozi to poważnymi konsekwencjami.

Także charakterystyczne ślady mycia jej myjką ciśnieniową powinny nam dać wiele do myślenia. **Gdy układ chłodzenia zalany jest wodą, chłodnica naturalnie zakamienia się.** Uniemożliwia to właściwe oddawanie ciepła i często jest powodem przegrzania głowicy i silnika.

Wystarczy odkręcić korek, abyśmy uświadomili sobie, w jakim stanie się znajduje i czym była zalewana – wodą czy płynem. **Niezmiernie istotnym, często drogim w wymianie elementem jest też pompa wody.** Warto sprawdzić, czy nie ma przecieków, które rozpoznać można zazwyczaj po śladach na jej spodzie.

## Problem z instalacją elektryczną ciągnika

Kupując używany ciągnik, trzeba zwrócić uwagę na stan instalacji elektrycznej. Poza oczywistymi rzeczami, które widać „na oko” – jak rozruch silnika, czyli stan akumulatorów i rozrusznika, **trzeba koniecznie sprawdzić stan wszystkich wskaźników i czujników.**

Nie ma co liczyć na to, że używany ciągnik przez cały czas jego eksploatacji u poprzedniego właściciela stał pod dachem czy w garażu. Słońce, mróz, deszcz oraz nierzadko różnego rodzaju dzikie zwierzęta, jak kuny, łasice czy myszy, nie wpływają dobrze na stan instalacji elektrycznej.

**Także niewłaściwe i niechlujnie wykonane naprawy mogą spowodować problemy.** Delikatne przewody, czujniki i złączki na skutek upływu czasu i czynników zewnętrznych powoli tracą zdolność właściwego i bezstratnego przewodzenia prądu.



Uszkodzenia instalacji elektrycznej to częsty problem, jeśli chodzi o używany ciągnik

**Nawet niewielkie zmiany w oporności, czy wręcz przerwanie obwodu powoduje błędne wskazania wskaźników.** Nie wspominając tu już o instalacjach elektrycznych w ciągnikach nowej generacji, gdzie wskazania czujników odczytywane są przez nowoczesne mikroprocesorowe urządzenia pomiarowe.

W tym przypadku każde, nawet drobne zakłócenie sygnału czujnika, czy wzrost rezystancji obwodu elektrycznego powoduje sygnał alarmu i wskazanie do wezwania serwisu.

W ciągnikach nowej generacji, których jest coraz więcej na rynku wtórnym, właśnie **obawa przed kosztami serwisu jest głównym powodem niepokoju kolejnych właścicieli.**

Na szczęście zarówno ceny serwisowania, jak i świadomość rolników ulegają pozytywnym zmianom. Serwisu już nie ma się co obawiać, a i sami gospodarze coraz częściej hołdują zasadzie – **„Kto dba, ten ma”**.