

Zemsta Breżniewa, czyli wady i zalety MTZ-82 cz.1

Autor: Adam Ładowski

Data: 2 sierpnia 2018

Chyba nie ma w Polsce wioski, w której nikt nie słyszałby o ciągniku MTZ. Ta legendarna, obecnie białoruska, marka od połowy lat 70. gości na polskiej wsi. Jej najbardziej znanym u nas modelem, produkowanym niemal bez żadnych zmian do dziś, jest MTZ-82.

Importowany do Polski w zamian za ziemniaki i cebulę, zwany „Iwanem” lub „zemstą Breżniewa”, na dobre wrósł w krajobraz polskiej wsi lat 70., 80. i 90. Swoją mocą konkurował z ursusowską osiemdziesiątką i Zetorami, jednak był częściej od nich kupowany przez gospodarstwa indywidualne.

Kabina jak dla hobbitów

Do połowy lat 80. posiadał małą, półokrągłą kabinę zwaną orzeszkiem, w której mieścił się tylko średniej wielkości traktorzysta i będący na wyposażeniu standardowym aluminiowy 3-litrowy termos na wodę, zupę lub bimber. Nic poza tym. Panowała ogólna ciasnota. **Wieść głosi, że było to celowe działanie, żeby żaden kołchoźnik nie mógł wywieźć z pola nawet pół worka ziemniaków.**



Monocyklon. Prosty i skuteczny sposób filtracji powietrza.

fot. Adam Ładowski

Komfort pracy zapewniały otwierane drzwi i odchylana w całości tylna kłapa z szybą, ale także

niestosowana nigdzie indziej wodna schładzarka powietrza kabiny. **Urządzenie naprawdę ciekawe, zasysające powietrze znad kabiny przez monocyklon, który wstępnie oczyszcza powietrze z pyłu.** Następnie filtrowane jest w zbiorniku wypełnionym wodą, która go oczyszcza i schładza. Zadbane – działało wyśmienicie, zaniedbane- było siedliskiem grzybów i pleśni rozpylanych masowo w kabinie MTZ-82.

Długowieczny silnik



Blok silnika MTZ-a

fot. Adam Ładowski

Zastosowany w MTZ-cie 80-cio konny silnik o symbolu D-240 powstał po głębokiej modernizacji znanego od początku lat 60. silnika D-50, którego pochodzenie – jak powiadano- wywodzi się zza Atlantyku. **Ta niewysilona, prawie pięciolitrowa jednostka to zdecydowanie atut ciągnika.** Dzięki dobremu układowi filtracji i prostej pompie wtryskowej zadowoli się najpodlejszym paliwem bez strat mocy.

Silnik MTZ-82 to jednostka odporna nawet na wysoce nieumiejętne wykorzystanie i właściwie nie wymaga skomplikowanego serwisu. Znam ciągniki, które bez remontu głównego przepracowały ponad 15 000 mtg. Naprawdę ciężko było taki silnik uszkodzić, nawet gdy pracował na kiepskim oleju, a czasem przez długi czas bez wody.



Uszczelka głowicy MTZ z plastikiem (teflonem)

fot. Adam Ładowski

Jedynym problemem okazywał się często kiepski mechanik, który źle zakładał uszczelkę głowicy. Dołożone do niej są specjalne plastikowe wkładki, których się absolutnie nie docina, a sposobowi ich montażu poświęcę osobny artykuł.

Jak nie oszaleć, zapalając MTZ-82

Omawiając silnik, wspomnę o jego zapalaniu, które doprowadzało do szału i przedwczesnego osiwienia całe pokolenia użytkowników. Przez wiele lat produkcji ciągnik MTZ-82 wyposażano w 12-woltową instalację z dwoma akumulatorami 6V 215 lub 230 Ah. **Taki zestaw baterii pozwalał na dość sprawne rozkręcenie rozrusznika, które jednak nie zawsze skutkowało rozruchem silnika.**



Pierwszy z wielu rozrusznik stosowany w MTZ-cie

fot. Adam Ładowski

Od początku produkcji silnik D-240 nie posiadał żadnej świecy żarowej. Problem wspomaganie zapalania rozwiązano zatem montując pewien gadżet, którym była świeca elektropłomieniowa.

To przedziwne urządzenie rodem z lat 30. ubiegłego wieku zamontowane w kolektorze ssącym składało się z elementu grzejnego i zbiornika nad nim. Pragnę wspomnieć, że **metalowy zbiorniczek powinien być zalewany tylko i wyłącznie naftą**, a nie olejem napędowym, denaturatem czy inną łatwopalną substancją.

Chcąc uruchomić silnik przekręciliśmy kluczyk w stacyjce, uruchamiając grzanie spirali w świecy. Informacja o uruchomieniu grzania wskazywana była przez oczko grzejne na desce rozdzielczej.

Gdy się już ono wystarczająco rozżarzyło, przekręciliśmy kluczyk w następną pozycję i gdy zaczynał pracować rozrusznik, otwierał się zawór w świecy przez który zasysana była nafta ze zbiorniczka. I jak możemy się już domyśleć, nafta zapalała się od sprężyny grzejnej i płonąca żywym ogniem zasysana była do cylindrów wspomagając zapalenie.

Ten teoretycznie idealny sposób zapalenia w praktyce jednak czasem zawodził i to często z winy samych użytkowników.

Ten teoretycznie idealny sposób zapalenia w praktyce jednak czasem zawodził i to często z winy samych użytkowników. Po pierwsze, jak wspomniałem, do zbiorniczka lejemy tylko naftę, która zawsze powinna tam być. A po drugie **jeśli z jakiegokolwiek przyczyny układ zapalania był niesprawny, warto było natychmiast sprawdzić jej układ elektryczny i samą świecę.**

Jej przepalona spirala potrafiła się wykruszyć i wylecieć z koszyczka zabezpieczającego, a gdy dostała się pod pracujący zawór było po nim. Zassane do tłoków niezwykle twarde ułamki elementu grzejnego niszczyły wszystko po drodze: zawory, tłoki, pierścienie odbijając się na elementach małym znaczkiem „c”.



Stary typ docisku sprzęgła MTZ-a

fot. Adam Ładowski

Sprzęgło dość dobre

Moc silnika w MTZ-82 przenoszona była przez sporą tarczę sprzęgła o prawie półmetrowej średnicy. **Jeśli tylko łąпки w docisku były prawidłowo ustawione, a łożysko sprzęgła smarowane, nie było z tym elementem większego kłopotu.** Sam docisk sprzęgła został wraz z wprowadzeniem dużej kabiny wymieniony na większy, mogący współpracować już z wprowadzanymi powoli turbodoładowanymi silnikami.

Skrzynia biegów dla siłaczy

Skrzynia biegów o dziewięciu przełożeniach miała dźwignię umieszczoną między nogami, a **operowanie nią wymagało wprawy i samozaparcia (-się o coś)**. O dziwo, taki układ pozwalał na dosyć skuteczne wybieranie przełożeń, bo każdy bieg czuć było w dłoni. Zastosowana w późniejszych latach pokrywa skrzyni z dźwignią po prawej stronie, po kilku latach użytkowania miała takie luzy, że w bicie właściwego biegu wymagało sporego szczęścia, a jej skok był większy niż w starym autobusie.

Powiedzmy to otwarcie – Jest luz na asfalcie.

Hydromechaniczny układ kierowniczy, szczególnie po kilku latach eksploatacji, łąpał spore luzy i utrzymanie wybranego kierunku jazdy wymagało ogromnej wprawy. Dopuszczalne to było przy orce na bezkresnych ukraińskich stepach, gdzie kierunek jazdy wyznaczało słońce, ale na naszych drogach publicznych bywało bardzo niebezpieczne. **Wybijające się nagminnie sworznie kuliste, luzy w serwomotorze i górnym drążku kierowniczym spędzały sen z powiek właścicielom.**

Sprawę poprawiło dopiero wprowadzenie po modernizacji ciągnika wspomagania na siłownik z orbitrolem i możliwość jego montażu –w formie zestawu „zrób to sam” – do większości ciągników MTZ-82 wyprodukowanych po roku 83.



Przednia oś z napędem

Rewolucja na wsi, czyli przedni napęd

Niewątpliwym atutem ciągnika MTZ-82 było wyposażenie go w przedni napęd. Trzeba przypomnieć, że przedni napęd w ciągnikach nie był wcale taką oczywistą rzeczą jak dziś.

Załączany wyciąganym z podłogi kabiny drutem, miał dwa stopnie:

- automatyczny- gdzie napęd uruchamiał się w momencie uślizgu kół,
- wymuszony, gdzie działał (prawie) cały czas.

Sama konstrukcja przedniego napędu pochodzi jeszcze z ciągnika MTZ-52 i zapewne ma jeszcze wcześniejsze, militarne- jak to bywało w ZSRR, źródło. Banalnie zbudowany, wymagał jednak uważnej obsługi.