

## Test M7003. Nowa Kubota i jej 175 KM

**Autor:** Adam Ładowski

**Data:** 13 czerwca 2020

**Gdy kilka lat temu japońska Kubota pokazała całkowicie nową serię ciągników M7, w dość hermetycznym do tej pory segmencie średniej mocy zawrzało. Zdominowany przez europejskie i amerykańskie ciągniki segment zyskał poważną konkurencję z Kraju Kwitnącej Wiśni. Test M7003 planowałem od dawna i się doczekałem.**

Nowa seria ciągników M7003 japońskiej Kuboty wydawała mi się interesująca. Pojawienie się trzeciej generacji zaledwie pięć lat od debiutu rozbudzało moją ciekawość, więc poprosiłem polski oddział Kuboty o udostępnienie ciągnika. I oto stoję przed nową Kubotą. Test M7173 czas zacząć.

Segment ciągników o mocach 130-180 KM jest mocno zapchany. To ciągniki, od których dużo się wymaga i nie chodzi tylko o moc silnika. Przede wszystkim liczy się niezawodność, bo to są maszyny do długotrwałej pracy w ciężkich warunkach. Pierwsze dwie serie Kuboty M7 wpisały się w te założenia, więc można tego oczekiwać, testując M7003.

### Test M7003. Sprawdzam japońskie 175 KM

Dość długo przyglądałem się Ku>Test M7003. Sprawdzam japońskie 175 KM

i ciągników się nie dyskutuje, ale nowa M7 może się podobać. Możecie ją wybrać w każdym kolorze, byleby to był kolor pomarańczowy. No dobrze, a bardziej poważnie – z wyglądu jest dobrze.



Test M7003 czas zacząć. Zwraca uwagę budowa ciągnika, w którym ciężkie podzespoły znajdują się między osiami

fot. Adam Ładowski

Patrząc z profilu, rzuca się w oczy to, że Kubota M7003 jest jak na swoją moc i pojemność silnika jakby krótka, ale to tylko złudzenie. Rozstaw osi wynosi 2720 mm i poza nie z tyłu wystaje tylko pół koła i błotnika oraz część mechanizmów TUZ. Poza przednią osią jest opadający dziób maski i przedni TUZ.

Wszystkie elementy konstrukcji ciągnika, w tym kabina, umieszczone są między osiami. To musiało wpłynąć na wyważenie M7 oraz jej udźwig i wpływa. Ale powodem tak zgrabnej, wręcz kompaktowej sylwetki jest specyficzna konstrukcja silnika.

## Ponad 6 litrów pojemności na 4 cylindrach

To właśnie silnik był powodem mojego zainteresowania całą serią M7. W tym segmencie mocy standardem jest sześć

Ponad 6 litrów pojemności na 4 cylindrach  
ojemności 6,1 litra budzi to niemalże zdziwienie. Jednak trudno zarzucić Japończykom szaleństwo, bo w tym szaleństwie jest metoda.



Cztery cylindry i ponad 6 litrów pojemności. Testowana M7173 ma 175 KM i 711 Nm. Jest czym jechać.

fot. Adam Ładowski

Ten sam silnik występuje we wszystkich wersjach i modelach, różni się jedynie mocą. Testowana M7173 Premium posiada 175 KM i 711 Nm. Tak wysokie wartości są wypadkową pracy czterech sporych tłoków silnika i 140 mm ich skoku. Razem ponad 1,5 l z cylindra daje moc i moment równy

silnikom sześciocyndrowym.

W porównaniu do konkurencyjnych „szóstek” ten silnik ma 30% mniej ruchomych i zużywających się części, potrzebuje mniej oleju na wymianę i pali także dużo mniej. I to mimo dużej pojemności i mocy. Ma także inną zaletę: planowane czyszczenie filtra DPF w nowej serii M7003 zostało dwukrotnie zwiększone i wynosi 6000 mtg. To bardzo dużo.

## Powershift w każdej M7003

### [Powershift w każdej M7003](#)

nt/uploads/2020/05/M7173-joystick-250x167.jpg" alt="Kubota-M7173-joystick" width="250" height="167" />

Wielofunkcyjny panel z dżojstikiem testowanej M7173 Premium. Wygoda obsługi i prowadzenia.

fot. Adam Ładowski

Mój test M7003 odbył się w maju, więc nie mogłem wykorzystać pełnych możliwości skrzyni powershift, np. w orce. Jednak trzeba przyznać, że skrzynia testowanej [M7173 Premium](#) działa wybornie. Mając do dyspozycji 54 przełożenia w sześciu biegach i pięć reduktora, nie można narzekać. Bez trudu także osiągnąłem przepisowe 40 km/h, a można spokojnie wyciągnąć jeszcze 10.

Obsługiwana dżojstikiem przekładnia natychmiast bez szarpnięć przerzucała przełożenia w górę i w dół, dopasowując je do mojego nacisku na pedał gazu. To także przez nowe oprogramowanie skrzyni Power Shift ściśle współpracujące z softem silnika i dopasowane do charakterystyki jego pracy.

Niezwykle użyteczna jest funkcja Xpress Restart. Pozwala na wysterowanie sprzęgła za pomocą pedału hamulca. Gdy chcemy szybko zatrzymać ciągnik, wystarczy nacisnąć pedał hamulca, a ciągnik się zatrzyma i nie zgaśnie. Przydatne.

## Kabina made in Japan



[Kabina made in Japan](#)

" height="167" />

Dwie płaszczyzny regulacji kierownicy i zespołu wskaźników. panel obsługi lamp roboczych tuż pod palcami

fot. Adam Ładowski

Dzięki krótkiej masce widok z miejsca kierowcy jest bardzo dobry. Czterosłupkowa kabina jest bardzo duża. Wszystkie szyby są sferyczne, ale dzięki wysokiej jakości szkła nie występują refleksy na ich krawędziach. Zintegrowany z podłokietnikiem pneumatyczny fotel jest bardzo obszerny i można go obracać na boki. Bardzo przydatna funkcja w testowanej M7003.

Mile zaskoczyła mnie także możliwość regulacji kierownicy. W szerokim zakresie porusza się ona w dwóch osiach razem z panelem wskaźników, co ułatwia właściwe jej dopasowanie do kierowcy. Mimo to nie przeszkadza pasażerowi, którego składane siedzenie znajduje się tuż obok.



Kabina testowanej M7173 Premium. Spora ilość miejsca i doskonały widok wokół. Pasażer też ma wygodnie

fot. Adam Ładowski

W pierwszej chwili zaskoczyły mnie plastiki użyte we wnętrzu kabiny. Nie spodziewałem się tu welurów, ale duże połacie plastiku wzbudziły moje zainteresowanie. Jednak gdy je dokładnie opukałem i poszarpałem się z nimi, zadziwiły mnie swoją masywnością i dokładnym spasowaniem. Na pewno nic nie będzie trzeszczeć, a utrzymanie ich w czystości jest łatwe.

Podobała mi się także praca klimatyzacji. Mimo bardzo słonecznego dnia w zamkniętej kabinie panowała miła temperatura. Wszystkie kratki nawiewów są regulowane i znajdują się pod ręką. W dachu – i słusznie – nie ma żadnej, za to jest otwierany lufcik z przysłoną przeciwsłoneczną.

## Kubota M7173 Premium. Co mi się jeszcze podobało



>Kubota M7173 Premium. Co mi się jeszcze podobało

żwigu 3900 kg jest sterowany także z zewnątrz. Znakomita amortyzacja przedniej osi

fot. Adam Ładowski

Zdecydowanie duże wrażenie zrobiła na mnie możliwość hydraulicznej regulacji wysokości przedniej osi. Można nią ręcznie sterować, podnosząc i opuszczając przód ciągnika w znacznym zakresie, co bardzo wpływa na komfort jazdy. Natomiast gdy ciągnik jest obciążony na TUZ-ie, władzę nad regulacją przejmuje automatyka, dostosowująca prześwit do obciążenia przód/tył. Niezwykle przemyślana funkcja.

Ciekawym rozwiązaniem niezmiernie ułatwiającym pracę jest redukcja obrotów koła kierownicy (Multispeed Steering Control) . Regulowana przez operatora pozwala na dopasowanie obrotów kierownicy do warunków i szybkości pracy ciągnikiem.

Mimo że mój test M7003 odbywał się za dnia, muszę pochwalić światła robocze. Panel ich obsługi znajduje się w desce pod zegarami i obsługiwałem go, nie odrywając dłoni od kierownicy. Ikonografia panelu jest banalnie prosta, a same światła, a właściwie ich rozbudowany zespół, znakomite.

## Suma porządných podzespołów M7173

Trudno w pełni ocenić tak skomplikowany ciągnik w ciągu kilku godzin. Jednak test M7003 uznaję za udany. Kubota M7173 Premium, którą testowałem, to suma porządných podzespołów, które mają ze sobą dobrze współpracować i tak się tu dzieje.

Duża moc niewysilonego ze względu na pojemność silnika, wysoki moment obrotowy, stabilność konstrukcji to tylko niektóre cechy M7003. Skuteczna amortyzacja przedniej osi, przedni i tylny WOM i TUZ, wygodna

sterowanie ciągnikiem, to także niezaprzeczalne zalety. Ten model może się podobać i spełnić wymagające oczekiwania.



Test M7003 na dolnośląskich polach uważam za udany, choć ciągnik nie pokazał wszystkich zalet

fot. Adam Ładowski

Nawet to, co nam nawykłym do europejskich czy amerykańskich konstrukcji ciągnikowych wydaje się dziwne, po dłuższym namyśle ma swój sens. Kubota nową serią M7003 na pewno nie mówi ostatniego słowa i będzie nadal rozwijać tę konstrukcję, bo jej potencjał jest spory.

## Wydłużona gwarancja Kubota

Test M7173 uważam za udany, choć czuję duży niedosyt obcowania z tym zgrabnym i dobrze

wyposażonym modelem. Japońska Kubota od lat zadziwia nie tylko jakością, bezawaryjnością, ale także gwarancją, która dla M7003 może wynosić 5 lat i do 5000 godzin pracy. Wydłużona gwarancja Kubota to opcja dodatkowa, którą szczęśliwy nabywca określa według własnych preferencji i potrzeb. Szczegóły nowego programu gwarancyjnego udostępniają autoryzowani dilerzy marki Kubota.

Żegnam się już z testowaną M7173 Premium. Za chwilę wsiądę>Wydłużona gwarancja Kubota e do domu posłucham muzyki z japońskiego zestawu audio. Przypadek?

Czy artykuł był przydatny?

Kliknij na gwiazdkę, by zagłosować

- 
- 
- 
- 
- 

Submit Rating

Ocena 4.8 / 5. Liczba głosów 16

Na razie brak głosów. Możesz być pierwszy!

```
{ "@context": "http://schema.org", "@type": "CreativeWorkSeries", "aggregateRating": { "@type": "AggregateRating", "bestRating": "5", "ratingCount": "16", "ratingValue": "4.8" }, "image": "https://www.agrofakt.pl/wp-content/uploads/2020/05/M7173-premium-test.jpg", "name": "Test M7003. Nowa Kubota i jej 175 KM", "description": "Test M7003. Nowa Kubota i jej 175 KM" }
```