

3 på jordet

Kommer du til å drive i skogen når du er ferdig med agronomutdanninga på Jønsberg videregående skole?



Andreas Bakstad, Romedal

– Jeg kommer kanskje til å drive med ved og skog. Jeg har interesse for maskiner og liker å jobbe ute.



Tor Arne Mikkelsen, Vallset

– Vi har 15-20 dekar skog hjemme på gården, og jeg jobber litt for Romedal og Stange Allmenning, så kanskje.



Regina Skrukkerud, Mesnalia

– Jeg har lyst til å drive med dyr, men det hender jeg hjelper pappa litt i skogen, og at jeg hogger ved i ny og ne.

To komponentar: – Omlegginga frå einkomponent- til tokomponentlakk har vore ein vinn-vinn-situasjon både for økonomien og miljøet, seier Bjarte Endal i Lid Jarnindustri.



Lakkrevolusjonen

I 40 år blei produkta frå Dalen lakkert på same måte. Nå har dei tatt eit teknologisk løft og forbetra lakkkvaliteten med å gå over til eit nytt lakeringsystem.

TEKST OG FOTO: Dag Idar Jøsang, dag.josang@tunmedia.no

Dalen har eit rykte for å lage solide, norske reiskapar og maskiner. Ryktet klarte dei å behalde, trass i at lakkeringa blei gjort på tradisjonelt vis med einkomponentlakk heilt fram til for tre år sidan.

Hemmelegheita har vore forbehandlinga av stålet i eit slyngreinsanlegg. Her blir stålet overflatebehandla av stål kuler, slik at det får ei ru overflate. Den ru overflata gjer at lakken får større flate å feste seg på.

– Då Lid investerte i slyngreinsanlegg på 1970-talet, var det mange som meinte det var galskap, fortel marknadssjef i Lid Jarnindustri, Bjarte Endal.

Slyngreinsanlegget er framleis siste stoppestad før lakkering, men i 2009 investerte bedrifta i Norheim-sund i eit nytt lakeringsystem.

HARDARE LAKKOVERFLATE

Den som samanliknar lakken på nye og gamle produkt frå Dalen, vil merke at det lakkerte stålet er både glattare og blankare. Tokomponentlakken, som består av lakk og herdar, er også hardare og får ei meir slitesterk overflate enn ein einkomponentlakk.

– Med einkomponent-systemet påførte me både grunning, som måtte tørke, og topcoat. Med tokomponent-systemet Selemix Direct påfører me to lag vått i vått, og dette gir same tjukk med betre kvalitet i ein arbeidsoperasjon. Ein tokomponentlakk gir betre beskyttelse. Når du for eksempel får ei skrape i lakken, vil lakken avgrense korroderinga til eit mindre område, enn ein mjukare lakk som vil skulle meir av, fortel Stig Rune Hokstad i PPG Scandinavia, som har levert anlegget.

Ny propell fra Duun

Duun har konstruert en ny propell til sin omrører som skal kutte gjødselsbedre, og gi bedre sirkulasjon i gjødsellageret under omrøring. Propellen skal ifølge produsenten gi en fin stråle som går langt, samtidig som den rører godt. Den nye propellen egner seg for alle typer gjødsellagre. Arbeidsområdet er 700 til 1 000 omdreiningar i minuttet, og propellen kan ettermonteres på tidligere leverte omrørere fra Duun. Selve propellomrøreren er den samme som før.

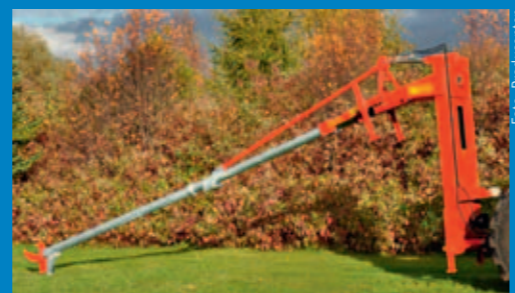


Foto: Produsenten

Lakkeringa blir gjort med ein elektrostatisk påføringspistol, som gjer at lakken får ei jamnare påføring.

BRA FOR MILJØET

Hos Lid Jarnindustri er dei nøgde med investeringa på meir enn ein måte.

Ikkje berre gir dei kundane eit betre produkt, men det er lønsamt både økonomisk for bedrifta og for miljøet. PPG Scandinavia har anslått at overgangen til tokomponentlakk har redusert forbruket av lakk med 30-40 prosent, mens bruken av elektrostatisk påføring har redusert forbruket med ytterlegare 15-20 prosent.

– Det siste året med det gamle lakeringsanlegget betalte me over 200 000 kroner i miljøavgifter for å kvitte oss med lakkrestar. Det var meir enn heile det nye lakeringsystemet kosta. Nå bruker me mindre lakk og mindre løsemiddel. I tillegg slepp me arbeidet med å reingjere tanken for lakkrestar kvar veke. Det einaste avfallet nå er eit filter som ikkje ein gong er spesialavfall, fortel Bjarte Endal. ■

Også John Deere får AdBlue

John Deere har lenge markedsført seg som det eneste traktormerke som bruker «diesel only», mens andre traktorfabrikanter bruker AdBlue for å klare utslippskravene. Det blir det nå slutt på. For å klare de nye Stage4/Tier4-kravene, vil også John Deere ta i bruk SCR-teknologi med bruk av AdBlue. De nye utslippskravene trer i kraft i 2014 og vil først gjelde for motorer over 175 hestekrefter. Året etter vil de bli utvidet til også å gjelde nedover i effektklassene.



VETERANEN



Sjelden: Dutra har vært et sjeldent syn i Norge, men Munck Hamjern skal visstnok ha bygget om noen D4K-traktorer.

Ungarsk langnese
 Christer Esbjørnsson samler på ungarske Dutra-traktorer og leter etter noen D4K-modeller med norsk historie.

TEKST OG FOTO: Marcus Pasveer, frilansjournalist

Munck Hamjern A/S er en norsk bedrift som ifølge den svenske samleren Christer Esbjørnsson bygget om noen Dutra D4K-traktorer på 1960-tallet. Også Hymas har vært i dialog med traktorprodusenten fra Budapest.

Men så mye mer har det visstnok ikke skjedd med de ungarske firehjulstrekkene her i landet. I Skåne i Sverige står derimot Dutra-traktorer på rekke og rad, og de fleste av dem ble en gang importert og solgt av Christer sin far, Gunnar Esbjørnsson. Christer har sporet opp og kjøpt tilbake mange av dem, og traktoren på bildet er en D4K-B fra 1966, som opprinnelig var utstyrt med en ungarsk Csepel-motor. Siden det ikke er lett å få tak i deler, ble den havareerte motoren byttet ut med en Scania-Vabis diesel.

Det spesielle med Dutra er at traktoren har en ekstremt lang nese. Traktoren ble bygget på denne måten for at den skulle få halve vekta på hver aksel når den dro en plog.

Dutra ble solgt med ulike motortyper, og eksportmodellene kunne ha motor fra både Perkins og Steyr. I hjemlandet ble de kun levert med Csepel-motor. ■

Annonse