

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Гидравлическая
навесная система



Английские
тракторы Leyland



№
56

модель номера

ЮМЗ-6АЛ



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00056

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,
ул. Барклая, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шевченко, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей
Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 629 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номе-
ров и их содержание. Воспроизведение материалов
в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2017 Ашет Коллекция

Copyright © 2017 Hachette Collections

Copyright © 2017 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.
Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 06.01.2017.

Дата выхода в свет: 06.04.2017.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Колесный трактор ЮМЗ-6АЛ



История тракторостроения

8

Гидравлическая навесная система



Тракторы мира

10

Английские тракторы Leyland



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине), 5 (вверху), 10 © Wikimedia Commons;
стр. 3 (внизу), 4 (внизу) © ИТАР ТАСС; стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков; стр. 5 (в середине),
7 © РИА Новости; стр. 6 © О. Иванов; стр. 8, 9 (внизу) © фотобанк Лори;
стр. 9 (вверху) частная коллекция; стр. 10 © Dreamstime;
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.



ЮМЗ-6 – универсальная колесная машина с тяговым усилием 1,4 тонны. Сегодня этот трактор уже не производят – последний экземпляр сошел с конвейера в 2001 году (первый – в 1966 году).

Трактор заслужил звание легенды советского агропрома, поскольку выпускало его военное предприятие, а продукция таких заводов в советские годы была наиболее передовой и отличалась высоким качеством. Семейство ЮМЗ-6 включало несколько модификаций, которые отличались некоторыми конструкторскими решениями, деталями дизайна и временем выпуска. Одна из них – ЮМЗ-6АЛ. Модель выпускали с 1978 года. Она отличалась регулируемой по высоте и углу наклона рулевой колонкой, видоизмененной приборной панелью, прямоугольным капотом и конструктивными доработками в тормозной системе.



Колесный трактор ЮМЗ-6АЛ

Трактор ЮМЗ-6 разных модификаций применяют в сельском хозяйстве, промышленности, строительстве, для коммунальных работ.



Трактор ЮМЗ-6АЛ.

Хотя новые экземпляры этих машин с начала XXI века не выпускают, трактор, и экскаватор на его базе по-прежнему работают и пользуются популярностью в самых разных сферах экономики. Многие характеристики машины «зашифрованы» в ее названии. Аббревиатура ЮМЗ означает «Южный машиностроительный завод», 6 – следующий вариант за МТЗ-5, А – автоматическое управление гидравликой, Л – запуск дизеля пусковым двигателем. Остановимся последовательно на каждом из них.

Плюсы, минусы ЮМЗ-6

Преимущества: высокая надежность и хорошее качество всех комплектующих; тихий и плавный ход экономичного мотора, наличие у него декомпрессора, быстрый запуск даже в мороз; двигатель легко снять для ремонта и профилактики; крепкие задние ступицы и полуоси, отличная блокировка; простота конструкции и доступность запчастей.

Недостатки: жесткая ходовая часть, не очень высокое число оборотов вала двигателя, мотор не приспособлен к длительной работе с отсутствием нагрузки (коксуется).

Ракеты вместо грузовиков

Южный машиностроительный завод получил такое название не сразу. Его начали строить в 1944 году как Днепропетровский автомобильный завод (ДАЗ). Здесь планировали собирать грузовики ГАЗ-51. Уже сформировали конструкторское бюро с привлечением инженеров с Горьковского автозавода. Но через год сверху планы скорректировали, решив ориентировать производство на московский ЗИС-150. В 1948 году, в ожидании, пока будут готовы основные цеха и мощности, на ДАЗе начали выпускать автокраны К-31 и формовочные машины ФМ-300. В КБ завода разработали трех- и пятитонные гидравлические автопогрузчики 4000 и 4001, семитонный полуприцеп 5100, автомобиль-амфибию ДАЗ-485. Основным же направлением было проектирование на базе ЗИС-150 и подготовка в серию четырехтонного грузовика ДАЗ-150 и нескольких модификаций.

До запуска оставалось всего ничего, когда завод по распоряжению правительства сменил профиль и название. Теперь он стал просто № 586 (или П/я 186), перешел в ведомство Министерства вооружения и стал готовиться к производству баллистической ракеты Р-1.

За следующие 50 лет предприятие разработало и выпустило четыре генерации ракетных комплексов стратегического назначения, около 400 космических аппаратов 70 различных модификаций, космические ракеты-носители семейств «Циклон», «Космос», «Зенит».

Тракторная маскировка

Практически одновременно с военной техникой завод начал выпускать тракторы. Военное производство было принято сочетать со штатским. Во-первых, для маскировки, во-вторых, чтобы загрузить мощности вспомогательного и смежного производств. Мирная продукция от этого только выигрывала. Хотя ее делали по остаточному принципу, но из качественных материалов и так же тщательно, как основную продукцию.



Инженер-испытатель Н. М. Рудаков за пультом. Южный машиностроительный завод. 1990 г.

В Днепропетровск передали модели с Минского тракторного завода. Первым начали выпускать колесный универсально-пропашной МТЗ-2 на пневматических шинах, затем МТЗ-5Л и МТЗ-5М и скоростные МТЗ-5ЛС и МТЗ-5МС. Даже когда завод изготовил первый трактор собственной конструкции, он продолжал называться «Беларусь». Прошло почти 10 лет, прежде чем и завод, и его модель получили новое название.

Варианты двигателей

Трактор ЮМЗ-6 был создан на базе трактора МТЗ-5 и первые варианты ЮМЗ-6Л и ЮМЗ-6М, были очень похожи на МТЗ-5. Друг от друга они отличались способом запуска дизеля. Литера Л означала запуск с помощью пускового двигателя, М – электростартером. То же значение буквы сохраняли в названиях следующих, усовершенствованных моделей тракторов Южмаша: ЮМЗ-6АЛ и ЮМЗ-6АМ, ЮМЗ-6АКЛ и ЮМЗ-6АКМ.

Основной двигатель для ЮМЗ-6 также существовал в двух вариантах: Д-65 или Д-242-71. Первый имел объем 4,9 л и мощность в 60 л. с. Те же параметры второго – 4,75 л и 45,5 л. с. Оба двигателя имели расположенные вертикально в ряд четыре цилиндра, впрыск топлива использовался турбированный. Оба дизеля были в равной степени надежны и редко требовали ремонта. В случае же необходимости ремонт двигателей происходил в мастерской (не в полевых условиях).

Конструкция трактора

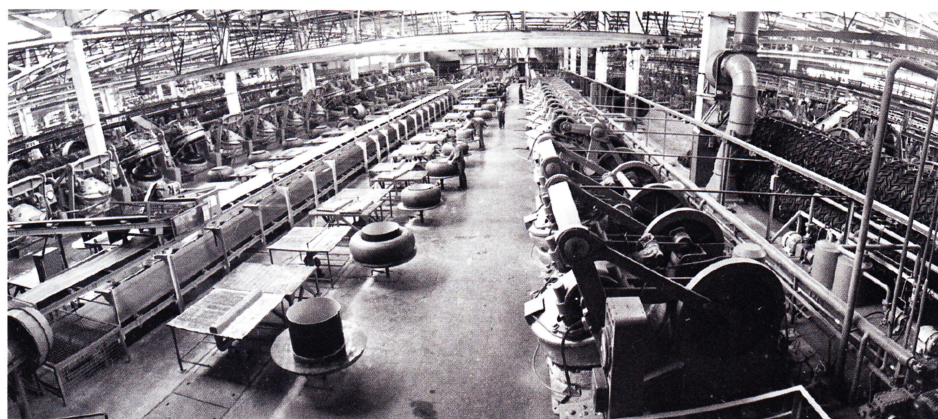
Остов трактора состоит из полурамы, корпуса сцепления, коробки передач, заднего моста. Полурама представляет собой два швеллера, соединенные передним брусом. Спереди двигатель закреплен на брус полурамы с помощью шарнирной опоры, сзади – через картер маховика жестко скреплен с корпусом сцепления.

Тип трансмиссии у этой модели – механический, на девять скоростей. Для управления редуктором приводов агрегата и коробкой передач (пятиступенчатой, с подвижными шестеренками) применяется один рычаг.

В корпусе сцепления находится главное сцепление и сцепление вала отбора мощности (с раздельным приводом). Корпус коробки передач и заднего моста разделен на два отсека: в переднем смонтирована коробка передач с понижающим редуктором; в заднем – главная передача, дифференциал, конечные передачи, а также вал отбора мощности, механизм блокировки дифференциала, управление тормозами. С правой стороны к корпусу сцепления прикреплен механизм



Модель ЮМЗ-6КЛ с пусковым двигателем.



В цехе изготовления автомобильных камер.

ПАРАМЕТРЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ТРАКТОРА ЮМЗ-6

ДВИГАТЕЛЬ	Д-65	Д-242-71
Мощность, кВт	45,6	46
Частота вращения (номинальная), об/мин	1750	1800
Крутящий момент (максимум), Н*м	270	241
Диаметр цилиндра, мм	110	110
Ход поршня, мм	130	125
Расход топлива, г/кВт*ч	245	226
Рабочий объем, л	4,94	4,75

Модель номера

рулевого управления с гидроусилителем. Механизм посредством продольной гяги связан с рулевой трапецией переднего моста, а через карданную передачу – с рулевым колесом.

Колонку руля можно регулировать как по высоте (бесступенчато), так и поворачивая ее (имеется четыре фиксированных положения). Для удобства подхода оператора к сиденью

или при его выходе верхнюю часть рулевой колонки можно отклонить, предварительно нажав на педаль. При возвращении колонки в исходное положение фиксатор защелкивается автоматически.

Колеса трактора с шинами низкого давления. Для увеличения сцепного веса на передней балке установлены грузы, камеры шин имеют водовоздушные вентили для наполнения их жидкостью. Колеса защищены крыльями.

Трактор оборудован механическим догружателем задних колес. Колеса, расположенные сзади, управляются жесткой подвеской с блокировкой дифференциала механическим способом. У передних колес (через которые осуществляется поворот) есть порталная жесткая подвеска. Тормоза дисковые, сухие. Колея передних колес регулируется в пределах 1360–1860 мм, задних – в пределах 1400–1800 мм.

ХАРАКТЕРИСТИКА ЮМЗ-6АЛ

Назначение

Работы в сельском хозяйстве с навесным, полунавесным и прицепным специальным оборудованием, приведение в движение отдельных элементов стационарных машин, выполнение транспортных задач. Кроме того, трактор используется на производстве, в строительстве, при выполнении коммунальных работ.



Облицовка откидывающаяся, правая и левая боковины быстроразъемные.



Дорожный просвет под передними колесами – 645 мм, под задними – 450 мм.

Топливный бак установлен на крышке заднего моста и закрыт защитным листом, прикрепленным к крыльям задних колес.

Изготовитель

Южный машиностроительный завод, Днепрпетровск

Время выпуска

1978–2001

Мощность двигателя, Д-242-71 / Д-65 л. с. (кВ)

45,6 / 60

Конструктивная масса, кг

3400

Число передач вперед / назад

5 / 1

Диапазон скоростей движения вперед, км/ч

7,6–24,5

Габариты: длина × ширина × высота, мм

4165 × 1884 × 2485



Трактор ЮМЗ-6АЛ на Выставке достижений народного хозяйства СССР. 1985 г.

Электрика

Постоянный ток напряжением 12 В обеспечивает запуск дизельного мотора (а также пускового двигателя) дистанционным способом и работу электрооборудования в кабине. Есть розетка для подключения оборудования для световой сигнализации.

моста, поскольку включение-выключение блокировки дифференциала связано с углом поворота рулевого колеса.

Масляный насос гидрораспределителя установлен с левой стороны двигателя соосно с насосом гидравлической системы трактора и получает вращение от распределительных шестерен двигателя. К корпусу распределителя присоединен предохранительный клапан, предотвращающий повышение давления в гидросистеме усилителя сверх допустимого. Предохранительный клапан регулируют на давление 8 МПа вращением винта, упирающегося в пружину, который после регулировки стопорится контргайкой.

Благодаря гидроусилителю повышается маневренность и долговечность рулевого управления и улучшается эргономика кабины.

Для навесного оборудования

На задней стенке КПП и заднего моста находится специальный кронштейн, предназначенный для закрепления навесного оборудования перед трактором (фронтальная навеска). За работу навесного оборудования отвечает гидравлическая система раздельно-агрегатного типа. Такая схема обуславливается наличием двух навесок для дополнительного оборудования: передней и задней. Передаточное усилие идет через вал отбора мощности. Трактор оборудован пневматической системой, обеспечивающей работу с машинами и орудиями, имеющими пневматический или гидравлический привод тормозов (может быть использована для накачивания шин, а также в случае применения сжатого воздуха при техническом обслуживании тракторов). Из всего навесного оборудования, на трактор ЮМЗ-6 чаще всего устанавливался экскаватор или бульдозерный отвал. Экскаватор обладал довольно неплохой грузоподъемностью, учитывая сравнительно небольшой вес техники, при работе с этим оборудованием необходимо устанавливать противовесы.

Гидроусилитель рулевого управления

На ЮМЗ-6АЛ, ЮМЗ-6АМ, ЮМЗ-6КЛ, ЮМЗ-6КМ использовался гидроусилитель рулевого управления, выполненный в одном корпусе с рулевым механизмом. Механизм снижает усилие, которое необходимо прилагать трактористу для поддержания или изменения

направления движения машины. Гидросистема усилителя автономна. Она включает в себя насос, распределитель с золотником, цилиндр с поршнем и датчик гидроуправляемой блокировки дифференциала заднего



Тракторы ЮМЗ-6М, которые Советский Союз поставлял на Кубу.

Гидравлическая навесная система

Для соединения трактора и рабочих орудий в единый агрегат, которым может, не выходя из кабины, управлять тракторист, служит гидронавесная система.



Особенность трактора в отличие от другого транспорта в том, что его используют всегда в соединении с той или иной сельскохозяйственной или промышленной техникой. Вместе с прицепным или навесным орудием или машиной трактор называют машинно-тракторным агрегатом (МТА), а его создание – агрегатированием.

Виды агрегатирования

Самый старый способ соединения рабочих орудий с трактором – прицепной. Механизм просто цепляют за крюк. При таком агрегатировании весьма трудно управлять рабочими органами и передавать мощность от тракторного двигателя к механизмам прицепной машины.

С 1950-х годов широко применяют навесное агрегатирование. В таком МТА рабочая машина предельно упрощена, а трактор оборудован дополнительными механизмами. Тракторист может с рабочего места управлять всем МТА: через специальный привод запускать рабочие органы, регулировать их режим, переводить МТА из транспортного положения в рабочее и обратно. Навесные механизмы соединяются с трактором шарнирно и могут перемещаться только в вертикальной или в вертикальной и горизонтальной плоскости.

Навесные машины в сравнении с прицепными повышают производительность МТА на 5–30 % и снижают расход топлива на 10–15 %. Комбинированным называют агрегатирование, при котором к трактору оборудование подсоединяют разными способами. Например, навесным и прицепным.

Куда присоединить?

Места расположения на тракторе рабочих органов при навесном агрегатировании могут быть различными. Так, большинство почвообрабатывающих, посевных, посадочных

и некоторых уборочных машин навешиваются сзади. Для многих уборочных операций в сельском хозяйстве и для бульдозерных работ промышленного трактора используют фронтальную навеску. Крутосклонные тракторы, работающие реверсивно, без поворотов, используют одновременно фронтальную и заднюю навеску.

Реже рабочие механизмы присоединяют сбоку (чаще справа) от трактора. Например, так навешивают однобрусные косилки. Для обработки пропашных культур нередко используют переднюю (или среднюю) навеску. Рабочие органы располагают между осями передних и задних колес трактора. При этом требуется особая компоновка трактора.



Раздельноагрегатная гидросистема МТЗ-80.1, с гидроувеличителем сцепного веса и регулятором положения орудия, обеспечивает агрегатирование трактора с машинами с опорными колесами и без них.

Навесные и полунавесные

Навесные машины делят на полностью навесные и полунавесные. Вес первых в транспортном положении полностью передается на трактор. Вторые имеют собственную ходовую систему, и на трактор приходится только часть их веса.



МТЗ-2 был оснащен единаягрегатной гидросистемой.

АВТОСЦЕПКА

Процесс соединения трактора с навесной машиной первоначально требовал ручного труда, трактористу приходилось для этого выходить из кабины. С увеличением энергонасыщенности тракторов и веса агрегируемых машин потребовалось автоматизировать процесс навески. Сейчас применяют автоматические сцепные устройства (автосцепки).

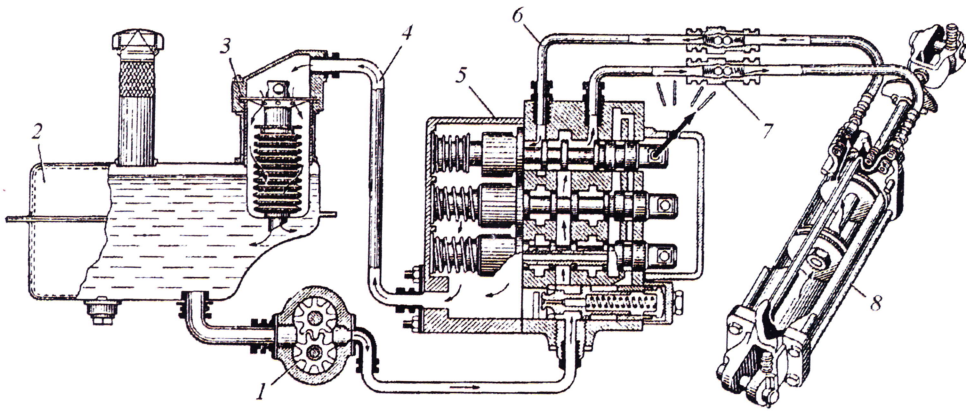


СХЕМА РАЗДЕЛЬНОАГРЕГАТНОЙ НАВЕСНОЙ СИСТЕМЫ:

1 – насос, 2 – масляный бак, 3 – фильтр, 4 – стальной трубопровод, 5 – распределитель, 6 – эластичный рукав, 7 – быстросоединяемая муфта, 8 – гидроцилиндр.

При совмещении нескольких операций, например рыхления и подкормки, внесения удобрений и посева, применяют секционную навеску. Особенно с широкозахватными машинами. Их располагают фронтально и сзади или используют фронтальную и среднюю, среднюю и заднюю навески.

Механизм навески

Для агрегатирования навесных машин с трактором служит гидравлическая навесная система. Благодаря ей тракторист управляет присоединенными механизмами. Она состоит из подъемно-навесного устройства (механизма навески) и гидросистемы.

Чаще всего используют универсальный механизм навески. Задние навесные трехточечные устройства применяют для всех тракторов тяговых классов 0,6; 0,9; 1,4; 2, а трехточечные с возможностью перерегулирования на двухточечные – для тракторов классов 3; 4; 5; 6; 8. Двухточечная регулировка используется при агрегатировании гусеничных тракторов с плугами. Она позволяет совершать криволинейные движения с заглубленными рабочими органами. Трехточечная – при агрегатировании трактора с широкозахватными машинами и орудиями. Она обеспечивает устойчивый их ход в горизонтальной плоскости.

Фронтальный механизм навески отличается тем, что обе нижние тяги в нем соединены в единую жесткую конструкцию, чтобы не допустить поперечного смещения орудия. Универсальные подъемно-навесные устройства стандартизированы и разделены на четыре категории.

Гидросистема

Гидросистема соединяет двигатель и рабочее оборудование. С ее помощью тракторист выполняет автосцепку трактора с навесными и прицепными машинами, приводит в движение рабочие органы и управляет ими. Первые гидросистемы (НС-37, НС-52) были единого агрегатными. Все их составные элементы находились в одном блоке, который крепился к остоу трактора и получал энергию от приводного вала. Такими гидросистемами оснащались «Универсал-2», ДТ-24, МТЗ-2, КПД-35, ХТЗ-7, ДТ-14.

На современных тракторах применяют раздельноагрегатную гидросистему. Все ее составляющие расположены в разных местах на

тракторе, наиболее рационально. Так, насос – около двигателя, распределитель (главный орган управления системой) – в кабине и т. д. Усилие в гидросистеме передается с помощью масла, а основное ее исполнительное звено – гидроцилиндр двухстороннего действия (или несколько гидроцилиндров). Насос из бака через фильтр и трубопровод качает масло в распределитель золотникового типа. Он распределяет потоки в разные гидроцилиндры и регулирует поток масла, определяя работу гидроцилиндра. Через рукава с муфтами масло попадает в гидроцилиндр и двигает поршень, шток которого соединен с рабочим органом. В зависимости от того, в какую сторону двигается поршень, совершаются противоположные движения рабочего органа (поднимание или опускание). Если вход и выход масла в цилиндре перекрыт, поршень фиксируется в одном положении. Соединение полостей цилиндра между собой и со сливом обеспечивает плавное перемещение поршня в обе стороны (плавающий режим).



Трактор МТЗ-82 с фронтальной и задней навеской орудий.

Английские тракторы Leyland

История бренда Leyland («Лейланд») начинается в 1896 году, когда на северо-западе Великобритании, в городке Лейланд была основана Lancashire Steam Motor Co («Ланкашир Стим Мотор Компани»).

С начала компания специализировалась исключительно на средствах передвижения на паровом ходу, затем перешла к сборке грузовиков на бензиновом двигателе, а также машин с дизелями. Фирма росла и поглощала таких производителей, как Albion («Альбион»), Scammell («Скамел»), Standard Triumph («Стандарт Триумф»), Rover («Ровер»). Затем объединилась с Associated Commercial Vehicles, AEC, Thornycroft («Торникрофт»), Park Royal Vehicles и Charles H. Roe, и, наконец, превратилась в Leyland Motor Corp. («Лейланд Мотор Корпорейшн»). В мае 1968 года по настоянию правительства Британии этот гигант автомобильной промышленности сливается с British Motor Holdings («Бритиш Мотор Холдингс»). Так образовалась компания British Leyland («Бритиш Лейланд»).

В крупной корпорации под другим именем

Фирма «Лейланд» не производила тракторы, но именно под ее брендом начался выпуск тракторов марки Nuffield («Наффилд»), принадлежавшей ВМС («Бритиш Мотор Корпорейшн»). Это предприятие входило в состав фирмы «Бритиш Мотор Холдингс», которая, кроме того, была обладателем таких брендов, как Austin («Остин»), BMC («Би Эм Си»), Daimler («Даймлер»), Guy («Гай») и Morris («Моррис»). Можно без труда представить, насколько сложно было управлять такой группой предприятий, разбросанных по всей территории Соединенного Королевства.

Как бы там ни было, тракторы Nuffield переименованные в Leyland («Лейланд»), были представлены на салоне в Смитфилде в 1969 году. Речь идет о моделях 154 (мощностью 28 л. с.), 344 (55 л. с.) и 384 (70 л. с.). Две первые цифры обозначают рабочий объем цилиндра в литрах, последняя цифра – число

Новые обозначения

В 1972 году на моделях 344 и 384 устанавливают двигатель 98 с четырьмя цилиндрами. В силу вступают новые обозначения: модель 253 меняет свой номер на 245 (первая цифра обозначает количество ведущих колес, две последние – мощность), 344 становится 255, 384 – 270.

цилиндров: модель 384 оборудована четырехцилиндровым двигателем объемом 3,8 л. За исключением усовершенствованного гидравлического привода, стабилизатора, ограничивавшего вибрации моторов, и пары элементов дизайна, эти тракторы были очень похожи на старые Nuffield.

В конце 1971 года модели 344 и 384 были оборудованы гидронавесной системой для аграрных работ. Начинается выпуск модели 253



Сельскохозяйственный трактор Leyland-255.



Одна из первых моделей компании, Leyland-154, мощностью 28 л. с.



Трактор Leyland-245 мощностью 45 л. с.

с таким же трехцилиндровым двигателем Perkins («Перкинс») мощностью 47 л. с., что и у модели Massey-Ferguson 135 («Массей-Фергюсон 135»).

Новшества начала 1970-х

В 1972 году в производство были запущены тракторы с шестицилиндровым двигателем Leyland 98 объемом 5,6 л. Таким мотором оборудованы модели 285, 485 (полноприводная версия), 2100 и 4100 (их мощность

достигает 100 л. с.). Эти современные машины оснащены гидростатическим управлением, коробкой отбора мощности на две скорости, двигателем на сайлентблоке, масляными дисковыми тормозами.

Тормоза и сцепление имеют гидравлическое управление, в кабине установлено плоское днище. Начиная с 1975 года мощность моделей 255 и 270 вырастает до 62 и 72 л. с. соответственно, модели переименованы в 262 и 272.



Трактор Leyland-270, с четырехцилиндровым двигателем 98.

КОНЧИНА В БАТГЕЙТЕ

Для британского рынка модель 235 была переименована в 302. Несмотря на эти перемены, марку тракторов Leyland не репродали в 1982 году Чарльзу Никерсону, владельцу компании Marshall («Маршалл»). Производство закончилось на заводе в городе Батгейт.

Развитие в следующем пятилетии

В 1975–1976 годах в законодательстве закрепляются новые нормы безопасности и комфорта, в результате чего фирма «Лейланд» почти на всей линейке вводит кабину типа Q (с вентиляцией и отоплением, гидростатическим управлением и дворниками со стеклоомывателем).

В 1978 году на некоторых моделях серии установлена синхронизированная коробка передач с девятью передачами переднего хода и тремя заднего. В производство запущены также полноприводные версии (модели 462 и 472) с итальянскими передними мостами Carraro («Карраро»).

В следующем году вниманию покупателей предлагается четырехцилиндровый турбодвигатель 98 мощностью 82 л. с. на моделях 282 и 482, в то же время улучшается конструкция гидравлического привода. Малютка 154 забыта, ее вытесняет модель 235, изготовленная на турецком заводе BMC.

Последние серии

В 1980 году происходят очередные перемены: появляются серии 500, 600, 700 и 800, представленные в двух вариантах, с двумя ведущими колесами (502, 602, 702 и 802) и полноприводные (604, 704 и 804). Эти серии приходят на смену моделям 245, 265, 272 и 282 и их полноприводным аналогам.

Усовершенствования заключаются в установке многодискового сцепления, работающего в масле, более комфортной кабины из линейки Sekura («Секура», датского производства) или Leyland QM, с лучшей звукоизоляцией, высокопроизводительной гидравлической системой и усиленным приводом.

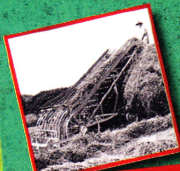
В номере 57

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Фирма «Ланц»: от паровой машины к полудизелю



Сенопогрузчики и сеноперевозчики



модель номера
D 7506 A «Бульдог»



hachette

**D 7506 A
«Бульдог»**

В номере:

- Фирма «Ланц»: от паровой машины к полудизелю
- Сенопогрузчики и сеноперевозчики



Спрашивайте в киосках уже через две недели!