

TRACTEURS

NUFFIELD

10/42 10/60



TRADITION DE LA QUALITÉ BRITANNIQUE

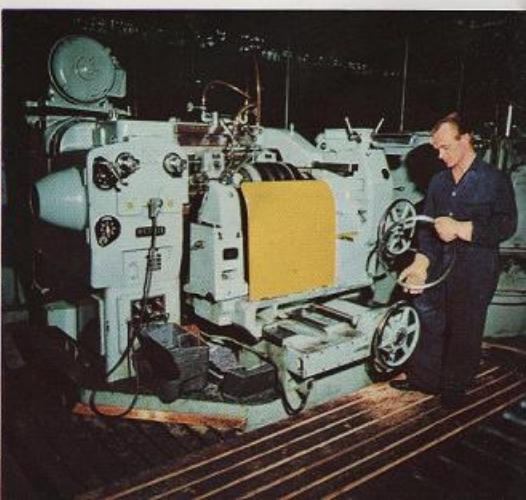
Le lancement des modèles 10/42 et 10/60 marque un nouveau pas en avant dans la conception du tracteur Nuffield. Ces deux tracteurs équipés d'un moteur diesel BMC ont une boîte à 10 vitesses, des freins à disques et nombre de perfectionnements valorisant le tracteur. Introduites après des années d'essais minutieux, ces nouvelles caractéristiques ont été éprouvées dans toutes les conditions de culture. La solidité bien connue des tracteurs Nuffield est de ce fait confirmée.

Les tracteurs Nuffield 10/42 et 10/60 sont construits dans l'une des usines les plus modernes et les mieux équipées d'Europe. Ces tracteurs Nuffield sont l'expression de la technicité et du fini de fabrication britannique, poussés à l'extrême.



Les tracteurs Nuffield 10/42 et 10/60 sont construits dans la nouvelle usine de Bathgate (Ecosse) où ces photos ont été prises.

Les moteurs et transmissions sont fabriqués et montés à Bathgate même. Automation et cadence de production reflètent une haute qualité et réduisent les prix de revient.

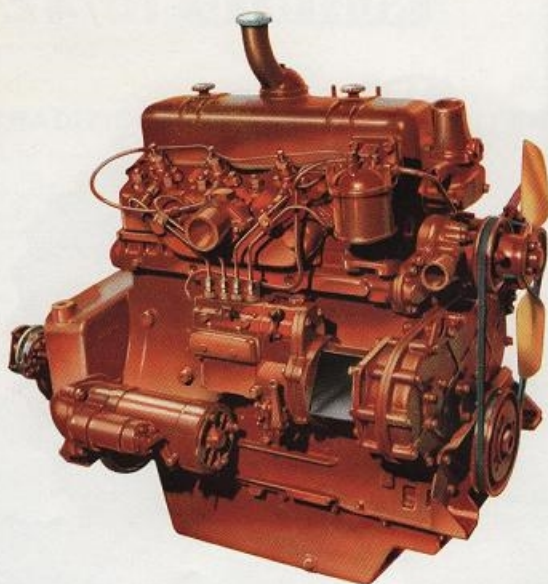


NUFFIELD 10/42



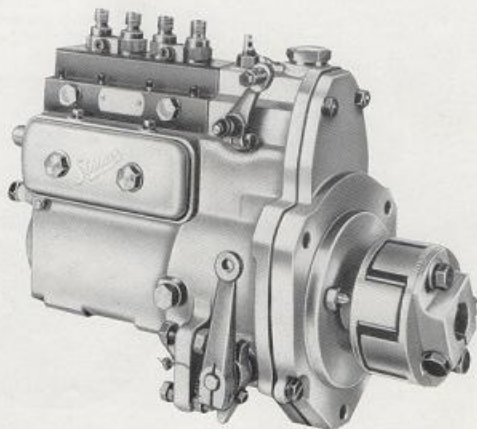
NUFFIELD 10/60



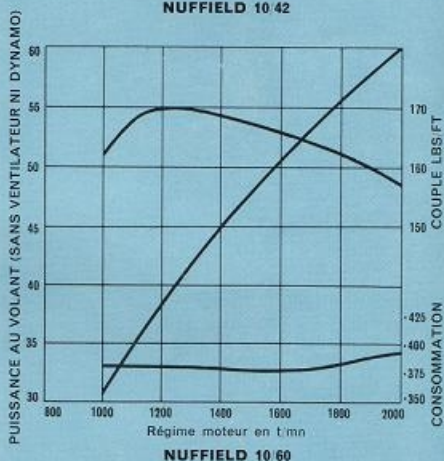
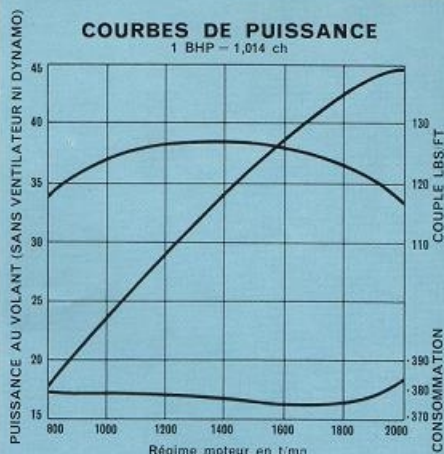


PUISSANCE DU MOTEUR

Les moteurs diesel 3 cylindres du 10/42 et 4 cylindres du 10/60 ont été perfectionnés au plus haut point par un apport constant d'améliorations. Ces moteurs diesel à injection directe sont puissants, économiques, et d'un fonctionnement exceptionnellement doux. Les paliers de vilebrequins au nombre de 4 pour le 3 cylindres et de 5 pour le 4 cylindres sont de grand diamètre. Les vilebrequins sont équilibrés statiquement et dynamiquement. Les soupapes d'admission à déflecteurs, les cavités des têtes de pistons et les quatre trous des injecteurs contribuent à créer des conditions idéales de combustion. Ces deux moteurs ont les mêmes chemises humides démontables à 100 mm d'alésage. Les pistons ont une course de 120 mm.



Les deux types de moteur diesel B.M.C. sont équipés de pompes d'injection Simms Minimec. La grande sensibilité des régulateurs mécaniques incorporés assure une vitesse constante du moteur sous des charges variables.

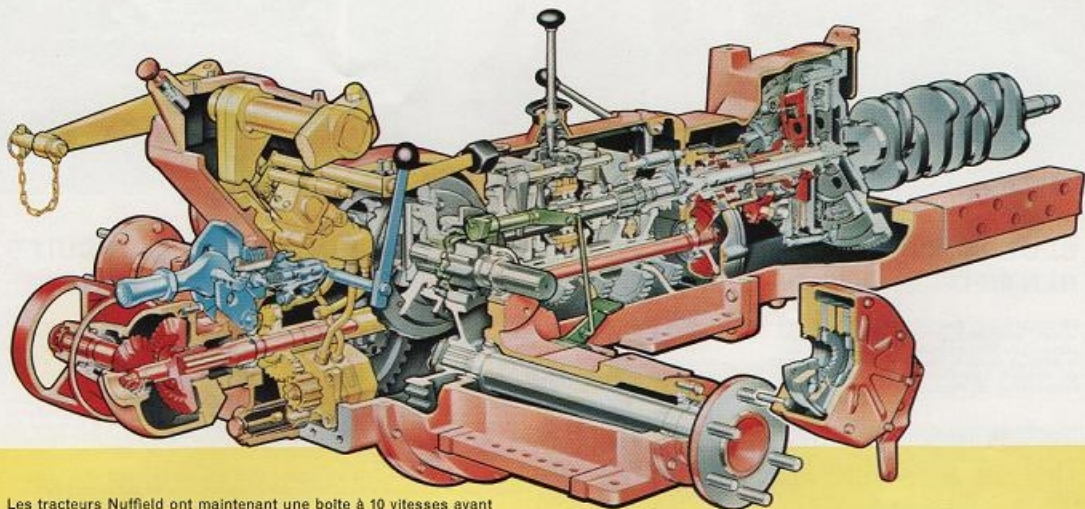


LA CONCEPTION NUFFIELD FACILITE L'ENTRETIEN

Sur les deux modèles 10/42 et 10/60, le châssis principal supportant les contraintes, permet de démonter l'embrayage sans couper le tracteur. Le moteur et la boîte de vitesses sont tous deux facilement accessibles. La boîte de vitesses forme un compartiment séparé depuis le carter de transmission. De nombreuses pièces sont interchangeables sur les modèles 10/42 et 10/60. Chaque tracteur Nuffield vendu est assuré du meilleur service après vente B.M.C.

Dix vitesses avant

permettent aux tracteurs Nuffield 10/42 et 10/60 d'exécuter tous les travaux de culture.



Les tracteurs Nuffield ont maintenant une boîte à 10 vitesses avant et deux vitesses arrière dont :

- huit vitesses avant pour les travaux de culture ;
- deux vitesses routières.

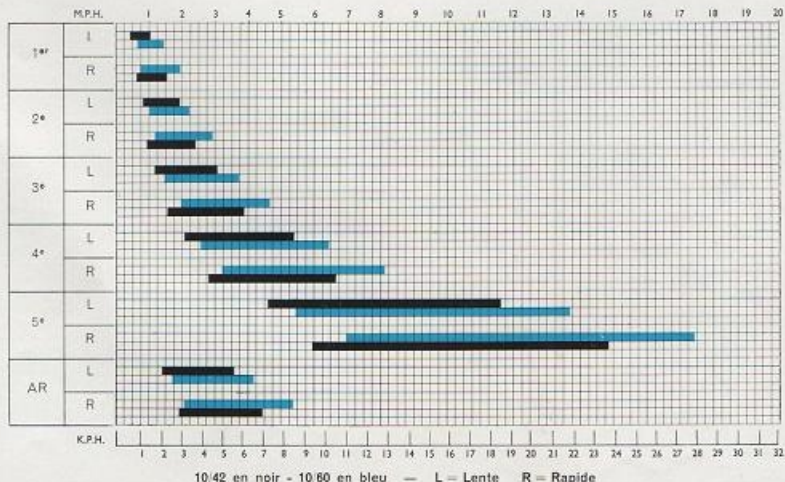
Pour chaque opération culturale, il existe une vitesse appropriée depuis 0,92 km/h sur le 10/60 et 0,77 km/h sur le 10/42 (travaux tels que semis et plantations) jusqu'à 27 km/h sur le 10/60 et 24 km/h sur le 10/42 (remorquage et transport sur route).

Au régime normalisé de la prise de force à 540 t/mn développant 44 ch pour le 10/60 et 32 ch pour le 10/42, il y a huit vitesses disponibles étagées entre :

- 1,59 km/h et 9,21 km/h sur le 10/60 ;
- 1,35 km/h et 7,35 km/h sur le 10/42.

Sur la vue en coupe de la transmission Nuffield (ci-dessus) de la droite vers la gauche, apparaissent, l'embrayage principal du tracteur et l'embrayage de prise de force indépendante, la boîte dix vitesses avec le sélecteur de gamme en avant du levier normal de vitesses, le mécanisme d'encastrement du blocage de différentiel, le relevage hydraulique à deux circuits indépendants, les freins à disques et la poulie arrière facilement déposable.

TABLEAU DES VITESSES DES TRACTEURS NUFFIELD 10/42 ET 10/60





BLOCAGE DE DIFFÉRENTIEL

En sol gras, on peut annuler l'effet du différentiel, pour éliminer le patinage. L'engagement du blocage se fait par une pédale dont la position indique nettement si le dispositif est engagé. La pédale (ci-dessus à gauche) est parfaitement dégagée du marche-pied.



RELEVAGE HYDRAULIQUE AVEC DEUX CIRCUITS INDÉPENDANTS

Le relevage hydraulique Nuffield comprend, une pompe à double corps, un distributeur et un dispositif de contrôle de profondeur. Le plus gros corps de pompe actionne le relevage de l'attelage trois points et les prises d'huile auxiliaires ; le plus petit corps actionne le dispositif de contrôle de profondeur. Ces deux circuits sont indépendants et leur conception permet de réduire le volume d'huile nécessaire pour le fonctionnement du circuit principal.

Le fonctionnement du relevage hydraulique peut être indépendant de celui de la prise de force : le conducteur dispose sur sa gauche d'un levier de crabotage. Les leviers de commande des circuits hydrauliques (ci-dessus au centre) et le secteur de contrôle de profondeur sont commodément placés à la droite du conducteur. Le levier à poignée ronde commande le relevage et la prise d'huile principale. Le levier à poignée carrée commande la prise d'huile auxiliaire.

Les prises d'huile (ci-dessus à droite) sont à l'arrière du tracteur et distribuent de l'huile sous pression pour les outils tels que les remorques à bannage hydraulique, les chargeurs, les tailleuses de haies...

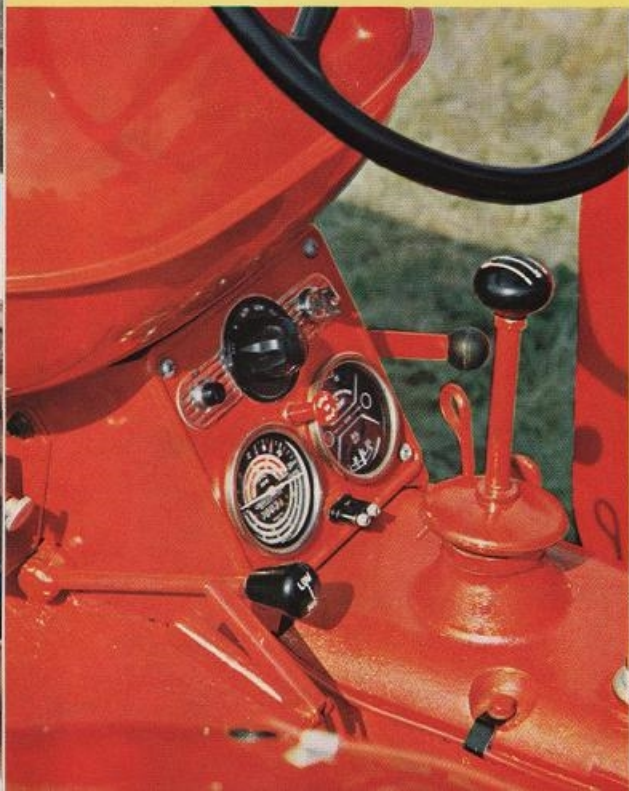
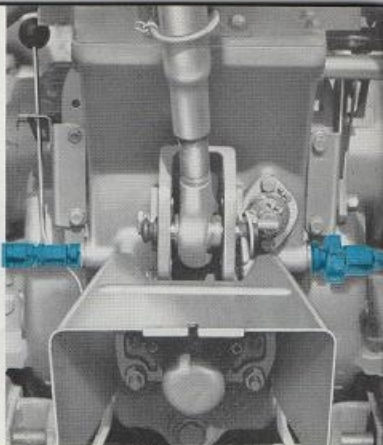


TABLEAU DE BORD

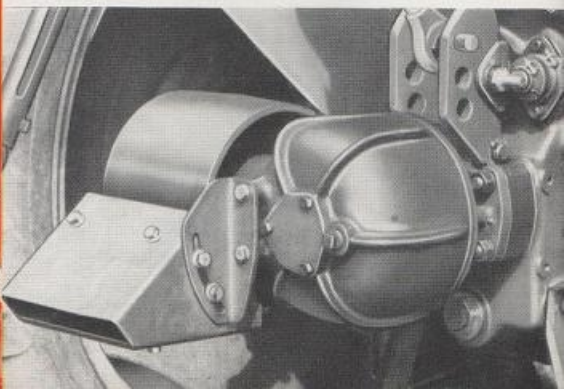
Une excellente visibilité, des commandes bien placées, un embrayage progressif donnent confiance au conducteur du Nuffield. Le siège "confort" est réglable selon la taille et le poids du conducteur.

SÉCURITÉ

La plate-forme de conduite a des surfaces anti-dérapantes et toutes les pièces en mouvement sont efficacement protégées. Tous les leviers de commande du relevage hydraulique et la pédale de blocage de différentiel sont repérés.

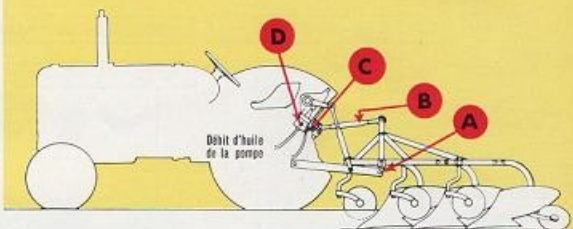
(Ci-contre) Le tableau de bord complètement redessiné est éclairé intérieurement. Il comprend : un compteur kilométrique, un compteur, un contacteur de démarreur à clé, un contacteur d'éclairage à six positions, un bouton d'avertisseur, un indicateur de pression d'huile et de température, une tirette d'arrêt moteur et une prise de baladousse.

(Ci-dessous à droite) La poulie de battage montée à l'arrière constitue un équipement sur demande. Elle peut être montée dans un sens ou dans l'autre.

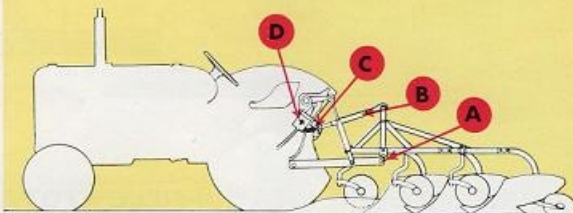


CONTROLE AUTOMATIQUE DE PROFONDEUR

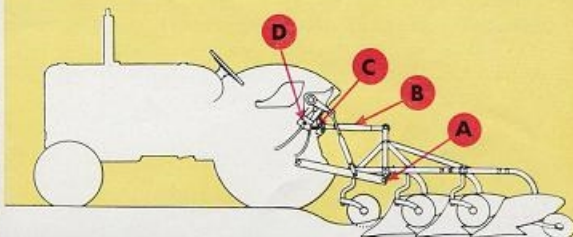
Le contrôle automatique de profondeur est maintenant utilisé sur des milliers de tracteurs Nuffield dans le monde entier. Ce dispositif, grâce à un secteur et un levier avec butée réglable (ci-dessous) permet de définir la profondeur de travail de l'outil. Les schémas ci-contre expliquent le fonctionnement du contrôle qui maintient une profondeur uniforme.



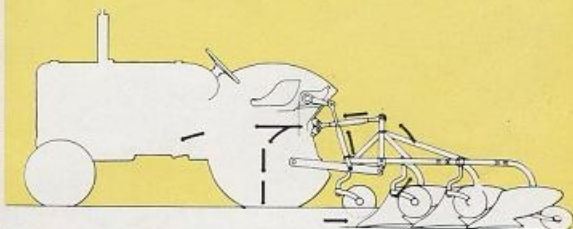
La réaction du sol contre les socs oblige la charrue à pivoter légèrement autour de ses points d'attelage (A), provoquant une poussée sur le bras supérieur (B), qui actionne le tiroir de contrôle (C), réduisant le retour de l'huile du vérin (D). Ceci provoque une montée en pression dans le vérin (D), suffisante pour maintenir la charrue à une profondeur pré-réglée par un levier de contrôle.



Quand le soc rencontre une butte la réaction sur la charrue augmente. Celle-ci en pivotant provoque une plus grande poussée sur le bras supérieur fermant ainsi légèrement le tiroir de contrôle. Il en résulte une augmentation de pression dans le vérin, soulageant la charrue et maintenant sa profondeur de travail.

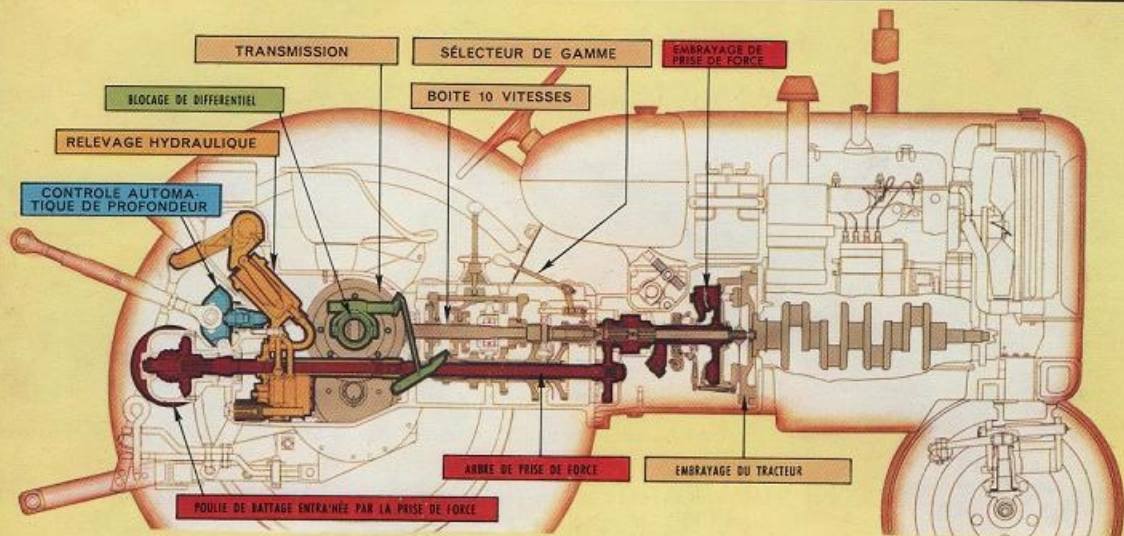


Un creux dans le sol diminue la réaction sur le soc, réduisant par suite la poussée sur le bras supérieur, ce qui permet au tiroir de contrôle de s'ouvrir légèrement, de réduire la pression dans le cylindre et de maintenir la charrue à son réglage de profondeur initial.



Le système de contrôle automatique de profondeur Nuffield maintient l'outil à une profondeur déterminée, et augmente la capacité de traction par transfert partiel du poids de la charrue sur les roues arrière du tracteur.

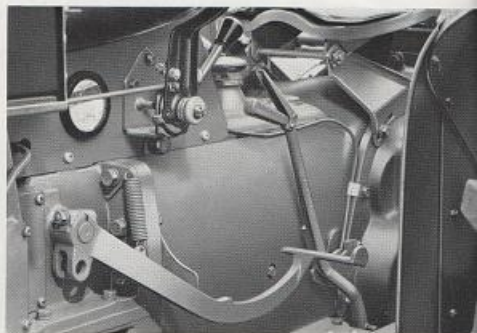




PRISE DE FORCE NUFFIELD TOTALEMENT INDÉPENDANTE

Le dispositif de la prise de force indépendante Nuffield présente des avantages essentiels. La puissance est transmise aux roues arrière du tracteur et à l'arbre de prise de force par des arbres et embrayages entièrement indépendants. L'embrayage principal d'avancement du tracteur est commandé par une pédale, l'embrayage de prise de force par un levier à main. Ce dispositif permet de tourner en bout de champ sans arrêt du tracteur avec un outil entraîné par la prise de force nécessitant un arrêt momentané de celle-ci. Arrêts, démarrages, changements de vitesse du tracteur peuvent se faire sans arrêt de la prise de force. Il est également possible d'arrêter la prise de force sans arrêter le tracteur.

Le tracteur peut aussi être livré avec une prise de force normale.

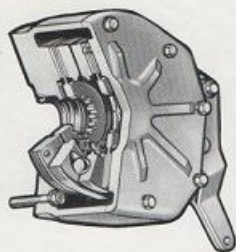


La photo ci-dessus, côté gauche du tracteur Nuffield, représente le levier de commande de l'embrayage de prise de force indépendante, et en avant de celle-ci, la pédale de commande de l'embrayage du tracteur.

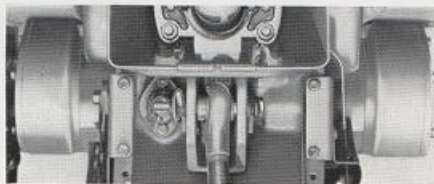


Facilité de virages en fourrière sans arrêter le tracteur.

La prise de force totalement indépendante Nuffield, avec des outils à prise de force, fait économiser du temps à chaque virage en bout de champ. Cette continuité dans le travail se traduit par une usure moindre de la transmission et une fatigue moindre du conducteur à la fin de la journée.



La figure de gauche représente une coupe de frein à disques Nuffield. Ci-dessous, les freins à double disque sont montés intérieurement en bout d'arbre de réduction.

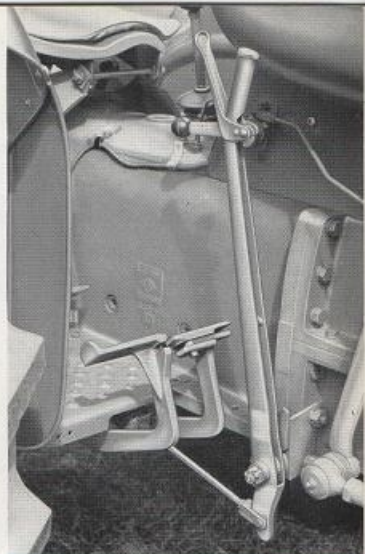


FREINS A DISQUES

Les modèles Nuffield 10/42 et 10/60 sont équipés de freins à disques auto-serreurs de 16,5 cm de diamètre. Le fonctionnement de ces freins à disques nécessite une faible pression. Ils ont une meilleure résistance à l'usure et une efficacité supérieure en utilisation continue à celle des freins à tambour. Le freinage est le même en marche avant qu'en marche arrière. Le remplacement des garnitures de frein est une opération simple et rapide.

DIRECTION ASSISTÉE

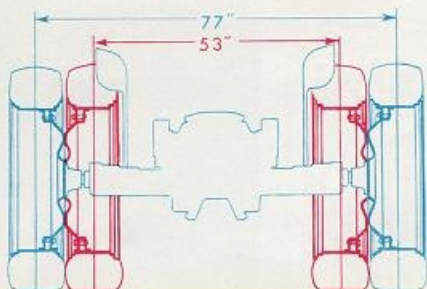
La direction assistée du type "hydrosteer" à action directe est un équipement disponible sur demande. Au travail avec de lourdes charges sur l'essieu avant, l'assistance hydraulique de la direction présente de très grands avantages.



Les deux pédales de frein peuvent être utilisées indépendamment ou rendues solidaires pour utilisation sur route. Le levier à main commande à la fois les deux freins à disque.

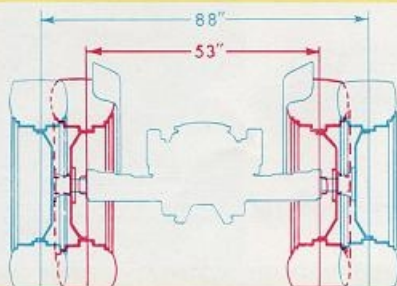


Au travail avec cette tailleuse de haies entraînée par la prise de force et montée sur le relevage hydraulique, la prise de force totalement indépendante et la boîte 10 vitesses Nuffield sont deux avantages très appréciables.



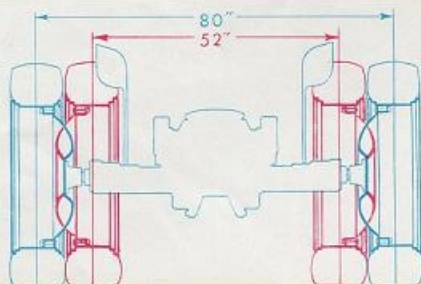
Roues arrière avec pneus 11-36 (moyeux fixes).
L'écartement des roues arrière peut varier de 1,34 m au minimum à 1,95 m au maximum par intervalles de 10 cm. Il y a sept positions possibles.

NUFFIELD
10/60



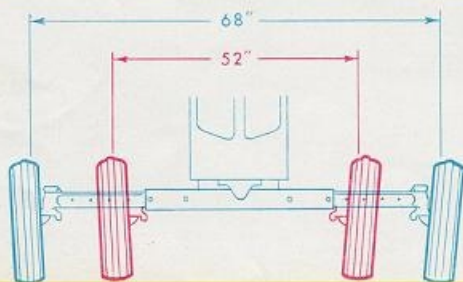
Roues arrière avec pneus 11-36 (moyeux coulissants).
L'écartement des roues arrière peut varier de 1,34 m au minimum à 2,24 m au maximum par coulissement et retournement du moyeu et du voile de roue.

NUFFIELD
10/60



Roues arrière avec pneus 10-28.
L'écartement des roues peut varier de 1,32 m au minimum à 2,03 m au maximum par intervalles de 10 cm. Il y a huit positions possibles.

NUFFIELD
10/42

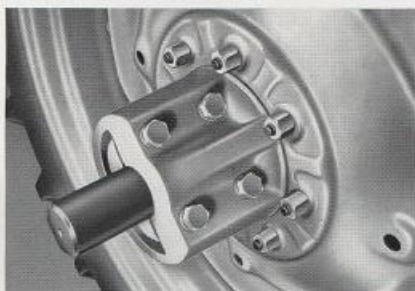


Roues avant avec pneus 600-16.
L'essieu avant est réglable selon neuf positions de 1,32 m à 1,73 m par intervalles de 5 cm.

NUFFIELD
10/42 et 10/60

UN RÉGLAGE TOTAL DE LA VOIE

Les possibilités multiples de réglage de la voie avant et de la voie arrière sur les tracteurs 10/42 et 10/60 couvrent tous les besoins. Les largeurs indiquées s'appliquent aux dimensions de pneumatiques mentionnées. Avec des pneumatiques de dimensions différentes, les valeurs de la voie sont évidemment modifiées. Le Manuel du Conducteur Nuffield donne des instructions complètes sur le réglage de la voie.

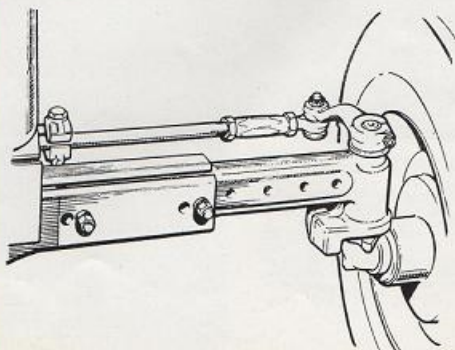


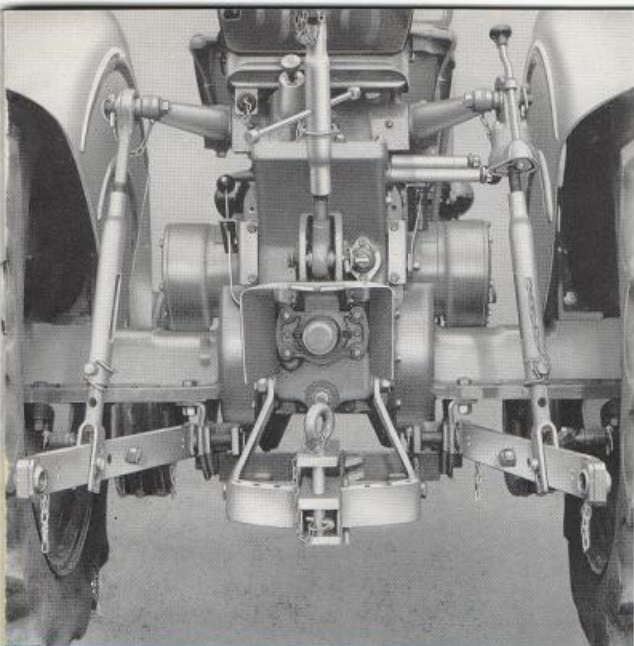
MOYEURS COULISSANTS

Les tracteurs Nuffield 10/60 peuvent être équipés de moyeux arrière coulissants. Ce montage permet de modifier la voie de façon continue dans une très vaste gamme.

Le rayon de braquage des tracteurs Nuffield permet de manœuvrer facilement en bout de champ.

La figure ci-dessous représente l'essieu avant du 10/42 et du 10/60 en position écartée. Il suffit de desserrer les brides de la barre d'accouplement pour obtenir le réglage de l'essieu.

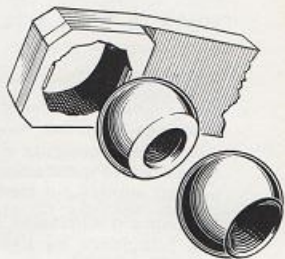




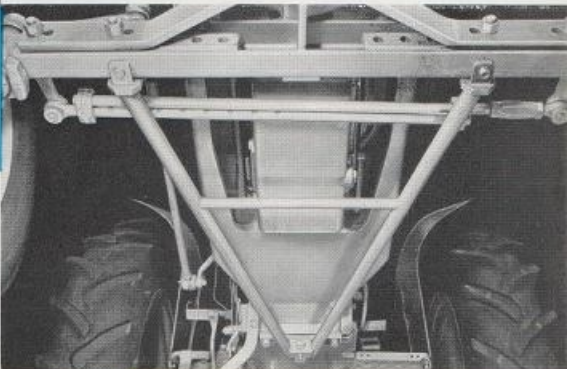
Les outils des catégories 1 et 2 s'attellent aux tracteurs Nuffield 10.42 et 10.60.

Les deux points d'attelage des barres de traction inférieures assurent une convergence correcte de l'attelage et un centrage efficace de tous les outils des catégories 1 et 2. Les stabilisateurs se règlent automatiquement.

(Ci-dessous.) Rotules démontables (en deux dimensions) à fixation rapide dans les cages à l'extrémité des barres de traction. A l'extrémité du bras d'attelage du troisième point, il existe une goupille à deux dimensions.



(Ci-dessous.) Un triangle de renforcement est monté entre l'essieu avant et un point d'articulation sous l'essieu arrière.



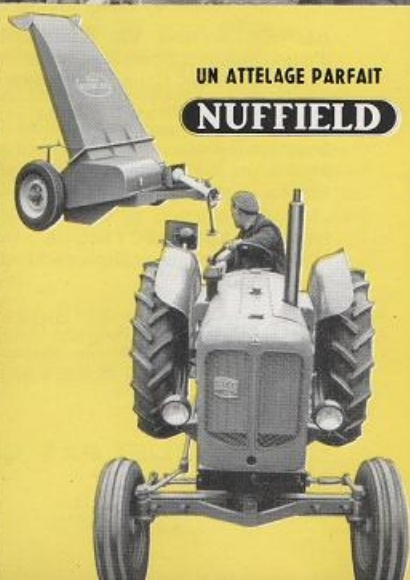
BARRE D'ATTELAGE OSCILLANTE

La barre d'attelage Nuffield en acier à haute résistance à la traction est très robuste. La chape d'attelage est réversible, donnant ainsi deux niveaux possibles des points d'attelage. L'oscillation de la barre est de 26,8 cm. Elle peut être limitée ou bloquée par des chevilles. Il existe une rallonge de barre d'attelage.



UN ATTELAGE PARFAIT

NUFFIELD





CARACTÉRISTIQUES

POIDS : Poids total, réservoirs pleins 2.200 kg.

MOTEUR : Diesel — type injection directe — 3 cylindres — alésage 100 mm — course 120 mm.

Cylindrée 2,827 l. Taux de compression 16,5 : 1.

Bloc cylindre et carter en une seule pièce de fonderie, chemises humides amovibles. Soupapes en tête, culasse et logements d'injecteurs refroidis par chemise d'eau. Pipe d'admission et collecteurs d'échappement montés sur les côtés opposés de la culasse.

Soupapes d'admission à déflecteurs pour provoquer une turbulence de l'air à l'admission. Vilebrequin à 4 paliers. Arbre à cames commandé par un jeu de pignons à denture hélicoïdale. Pistons en alliage d'aluminium à chambre de combustion avec 3 segments de compression et 2 segments râcleurs.

Lubrification du moteur par circulation forcée sous pression. Un calorstat permet une montée rapide en température. Filtre à air du type à bain d'huile.

Capacité 0,85 litre.

REFROIDISSEMENT : Par pompe centrifuge avec un ventilateur à 4 pales monté sur l'axe de pompe.

La circulation d'eau est réglée par un calorstat.

Volets de radiateur facilement réglables depuis le siège du conducteur et indicateur de température.

Le radiateur est protégé par un capot robuste en tôle emboutie sur lequel sont montées des grilles de protection. Capacité du circuit de refroidissement : 10,2 litres.

ALIMENTATION EN CARBURANT : Pompe d'alimentation en carburant type AC actionnée par l'arbre à cames. Capacité du réservoir 64 litres.

INJECTION : Injection Simms comprenant une pompe d'injection avec régulateur mécanique incorporé à grande sensibilité assurant au moteur une vitesse constante sous des charges variables.

DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE : Démarreur 12 volts à pignon préengagé. Dynamo 12 volts et régulateur de tension.

DIRECTION : Du type à noix et à vis avec un volant de 46 cm de diamètre. Du braquage droit au braquage gauche il y a 4,75 tours de volant.

EMBRAYAGE : Standard, simple disque à sec 28 cm de diamètre, type Borg and Beck ne nécessitant aucun graissage ou réglage. Avec la prise de force totalement indépendante, embrayage double Borg and Beck, 28 cm de diamètre.

TRANSMISSION : Boîte 10 vitesses avant — 2 vitesses arrière.

Vitesses	Gamme lente	Gamme rapide
1 ^{re}	0,77 km/h à 1,93 km/h	0,98 km/h à 2,46 km/h
2 ^e	1,22 km/h à 3,07 km/h	1,55 km/h à 3,89 km/h
3 ^e	1,96 km/h à 4,90 km/h	2,48 km/h à 6,21 km/h
4 ^e	3,53 km/h à 8,82 km/h	4,68 km/h à 11,20 km/h
5 ^e	7,50 km/h à 18,76 km/h	9,51 km/h à 23,78 km/h
AR	2,27 km/h à 5,68 km/h	2,89 km/h à 7,22 km/h

Rapport de réduction du différentiel : 4,38 : 1.

Réduction finale par pignons renforcés avec un rapport de 5,33 : 1.

Capacité en huile du carter de transmission : 55 litres.

FREINS A DISQUES : Freins multidisques auto-serreurs indépendants.

Diamètre : 16,5 cm.

PNEUMATIQUES : Dimensions des pneus

Standard roues AV 600-16

roues AR 11-28

Sur demande roues AR 12-28, 13-28, 11-32.

MASSÉS D'ALOURDISSEMENT : Pour faire face aux variations de charge imposées par une large gamme d'outils montés à l'avant, au milieu, à l'arrière du tracteur, en utilisation normale, des masses spécialement adaptées sont disponibles sur demande.

Masse AV : environ 122 kg (montée à l'avant du châssis).

Masses AR : 54 kg chacune, employées par jeu de 2.

N'oubliez pas que VOTRE TRACTEUR

NUFFIELD

CARACTÉRISTIQUES DONNÉES À TITRE INDICATIF

NUFFIELD 10/60

CARACTÉRISTIQUES

POIDS : Poids total, réservoirs pleins 2.400 kg — en pneus 750-16/14-30.

MOTEUR : Diesel BMC type OEE à injection directe — 4 cylindres. Alésage 100 — course 120 mm. Cylindrée 3,770 cm³. Taux de compression 16,5 : 1 — régime moteur 1.000 à 2.000 t/mn.

Bloc cylindre et carter coulés d'une seule pièce assurant le maximum de rigidité. Chemises humides assurant un excellent refroidissement et une grande facilité de réparation. Soupapes en tête. Culasse et logements d'injecteurs refroidis par chemises d'eau.

Pipe d'admission et collecteur d'échappement montés sur les côtés opposés de la culasse. Les soupapes d'admission portent un déflecteur pour provoquer la turbulence de l'air à l'admission. Vilebrequin à 5 paliers constitués de coquilles en aluminium garnies de bronze au plomb. Arbre à cames sous carter et entraîné par un jeu de pignons à denture hélicoïdale au nickel chrome. Pistons en alliage d'aluminium à chambre de combustion, montés sur les bielles par axes flottants. Trois segments de compression et deux segments râcleurs.

Le segment coup de feu est chromé pour avoir une meilleure résistance à la chaleur et une longue durée. Lubrification sous pression du moteur. Capacité en huile : 9 litres.

REFROIDISSEMENT : Refroidissement par eau avec une pompe centrifuge et ventilateur à 4 paliers monté à l'avant du bloc cylindre et entraîné par courroie trapézoïdale depuis une poulie montée sur le vilebrequin. Un calorstat assure une montée rapide en température. Capacité : 13,6 litres.

ADMISSION : Filtre à air de grande capacité à bain d'huile assurant une épuration parfaite de l'air et prolongeant la vie du moteur.

ALIMENTATION EN CARBURANT : Pompe à carburant du type AC entraînée par l'arbre à cames. Capacité du réservoir : 64 litres.

SYSTEME D'INJECTION : Système Simms comprenant une pompe d'injection à régulateur mécanique incorporé d'une grande sensibilité, maintenant un régime constant du moteur sous charge variable.

DÉMARRAGE : Démarreur Lucas 12 volts du type à pignon préengagé. Dynamo Lucas 12 volts et régulateur de tension.

DÉMARRAGE PAR TEMPS FROID : Dispositif de suralimentation à commande manuelle sur la pompe d'injection.

RÉGULATEUR : Le régulateur mécanique de la pompe d'injection permet de maintenir le régime du moteur entre le ralenti et le maximum, indépendamment de la charge.

DIRECTION : Du type à noix et à vis. Diamètre du volant 46 cm. Nombre de tours de volant entre braquage droit et braquage gauche : 4,75.

EMBRAYAGE : A disque unique sec Borg and Beck ne nécessitant ni lubrification ni réglage.

TRANSMISSION : Boîte 10 vitesses avant — 2 vitesses arrière.

Vitesses	Gamme lente	Gamme rapide
1 ^{re}	0,92 km/h à 2,29 km/h	1,16 km/h à 2,90 km/h
2 ^e	1,43 km/h à 3,61 km/h	1,83 km/h à 4,57 km/h
3 ^e	2,28 km/h à 5,77 km/h	2,92 km/h à 7,30 km/h
4 ^e	4,14 km/h à 10,37 km/h	5,26 km/h à 13,16 km/h
5 ^e	8,79 km/h à 22,98 km/h	11,17 km/h à 27,93 km/h
AR	2,66 km/h à 6,66 km/h	3,38 km/h à 8,46 km/h

Rapport de réduction du différentiel 4,38 : 1.

Réduction finale par pignons renforcés avec un rapport de 5,33 : 1.

Capacité en huile du carter de transmission : 55 litres.

FREINS A DISQUES : Freins multidisques auto-serreurs indépendants ; diamètre 16,5 cm.

PNEUMATIQUES : Dimensions des pneus
Standard roues avant 600-16

roues arrière 11-35 ou 12-35

Sur demande roues avant 650-16 ou 750-16

roues arrière 14-30 ou 12-38

MASSES D'ALOURDISSEMENT : Pour faire face aux charges variables imposées par une large gamme d'outils montés à l'avant, au milieu ou à l'arrière du tracteur, en utilisation courante, des masses additionnelles adaptées sont prévues sur demande.

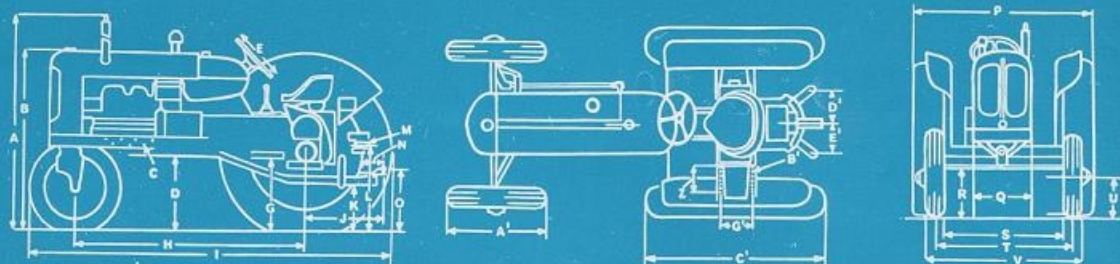
Masse avant : environ 122 kg (montée à l'avant du châssis).

Masses arrière : 57 kg chacune (employées par jeu de deux masses).

DIRECTION ASSISTÉE (sur demande) : Pompe centrifuge entraînée par le vilebrequin. Vérin d'assistance à montage très simple agissant pour un effort au volant supérieur à 1,36 kg.

EST GARANTI 12 MOIS

ET POUVANT ÊTRE MODIFIÉES SANS PRÉAVIS



DIMENSIONS

	10/42	10/60		10/42	10/60
A Hauteur totale	1,92 m	2,05 m	P Largeur hors tout	1,73 m	1,65 m ou 2,26 m
B Hauteur au bouchon de radiateur	1,40 m	1,51 m	Q Largeur du châssis	54,3 cm	54,3 cm
C Trous de fixation d'outils à l'avant	18 trous 1,98 cm diam.	20 trous 1,98 cm diam.	R Garde au sol sous l'essieu avant	42 cm	43 cm
D Hauteur sous châssis	51,4 cm	62,8 cm	S Distance minimale des bords intérieurs des pneus	1,17 m	1,18 m
E Diamètre du volant	45,7 cm	45,7 cm	T Voie avant	1,32 m à 1,73 m	1,32 m à 1,73 m
G Hauteur sous marchepieds	51 cm	62 cm	U Hauteur aux moyeux	33,5 cm	34,3 cm
H Empattement	1,85 m	1,98 m	V Voie arrière	1,32 m à 2,03 m	1,35 m à 2,24 m
I Longueur hors tout	2,82 m	3,09 m	Z Largeur maximale pour le montage d'outils sur les trompettes	30,5 cm	30,5 cm
J Distance de l'axe d'attelage au centre des roues	66,7 cm	66,7 cm	A1 Diamètre des roues avant	69,8 cm	74,6 cm
K Hauteur sous barre d'attelage	35,5 cm	36,7 cm	B1 Nombre de trous dans les trompettes	14 trous 1,98 cm diam.	14 trous 1,98 cm diam.
L Hauteur de l'arbre de prise de force	63 cm	73,6 cm	C1 Diamètre des roues arrière	1,19 m	1,47 m
M Diamètre de l'arbre de prise de force	35 mm	35 mm	D1 Oscillation de la barre d'attelage côté droit	24 cm	24 cm
N Distance de l'arbre de prise de force à la goupille d'attelage	15 cm	15 cm	E1 Oscillation de la barre d'attelage côté gauche	24 cm	24 cm
O Hauteur du point d'attelage : min	24 cm	29,8 cm	G1 Distance des trous de fixation des trompettes de part et d'autre de l'axe	26,67 cm	26,67 cm
max	49 cm	54,6 cm			

NUFFIELD 10/42

VITESSE EN km/h, EN PNEUS 11-28

Régime moteur en t/mn		1.000	1.400	1.600	2.000
1 ^{re}	Lente	0,97	1,35	1,54	1,93
	Rapide	1,23	1,72	1,98	2,46
2 ^e	Lente	1,53	2,15	2,46	3,07
	Rapide	1,95	2,72	3,12	3,89
3 ^e	Lente	2,45	3,44	3,93	4,90
	Rapide	3,10	4,35	4,97	6,21
4 ^e	Lente	4,41	6,17	7,06	8,82
	Rapide	5,60	7,84	8,96	11,20
5 ^e	Lente	9,38	13,13	15,01	18,76
	Rapide	11,89	16,65	19,02	23,78
AR	Lente	2,84	4,00	5,54	5,68
	Rapide	3,61	5,05	5,78	7,22

NUFFIELD 10/60

VITESSES EN km/h, EN PNEUS 11-36

Régime moteur en t/mn		1.000	1.400	1.600	2.000
1 ^{re}	Lente	1,14	1,59	1,83	2,29
	Rapide	1,45	2,03	2,32	2,90
2 ^e	Lente	1,79	2,52	2,88	3,61
	Rapide	2,29	3,21	3,65	4,57
3 ^e	Lente	2,89	4,04	4,62	5,77
	Rapide	3,65	5,11	5,84	7,30
4 ^e	Lente	5,18	7,25	8,29	10,37
	Rapide	6,58	9,21	10,53	13,16
5 ^e	Lente	10,99	15,38	17,58	21,98
	Rapide	13,97	19,55	22,35	27,00
AR	Lente	3,33	4,66	5,33	6,66
	Rapide	4,23	5,92	6,77	8,46



NUFFIELD 10/42

PUISSANCE

Puissance au volant à 2.000 t/min	10/42 = 45 ch SAE	10/60 = 61 ch SAE
Puissance à la poulie à 2.000 t/min	10/42 = 42 ch	10/60 = 57 ch

EFFORT MAXIMAL AU CROCHET

Soutenu en 1^{re} vitesse

10/42 avec pneus 11-28	3.062 kg
10/60 avec pneus 11-36	3.335 kg
10/60 avec pneus 14-30	4.264 kg

PRISE DE FORCE

Vitesse de rotation	= 528 t/min à 1.400 t/min moteur
Sens de rotation	= sens des aiguilles d'une montre vu de l'arrière
Arbre standard	= 6 cannelures 1" 3/8



NUFFIELD 10/60

NUFFIELD des TRACTEURS dans le monde entier



BIRMANIE - Préparation de rizières



FRANCE - Traitement de pommes de terre



THAILANDE - Travail au Rotavator



EST-AFRICAIN - Nivellement de route



ESPAGNE - Transport en carrière



ILE MAURICE - Transport de cannes à sucre

Hy. Bergerat, Monnoyeur & C^e

PARIS - 6, Rue Christophe Colomb - Tél. : 359-64-90

LYON - MARSEILLE - TOULOUSE
BORDEAUX - NANCY - LILLE - RENNES

