



5504K

ТРАКТОР
з максимальними
перевагами

турбодизель

3 РОКИ
розширеної
гарантії



ЕФЕКТИВНІСТЬ І КОМФОРТ

**Який трактор потрібен, щоб робота на ньому була в радість, а не в тягар?
Звичайно ж — надійний, досить потужний, економічний, комфортний, безпечний.
Ну і, бажано, щоб коштував він не дуже вже дорого.**

Економічні розрахунки показують, що для обробки малих і середніх (від 20 до 50 га) земельних ділянок, замість потужних тракторів вигідніше використовувати трактори потужністю 50 к. с. Якщо порівнювати з 80-сильними тракторами, важливішою перевагою є суттєво менша ціна, що надалі ще й зменшує амортизаційні витрати.

До того ж 50-сильні машини мають менші габарити та кращу маневреність. Їх зручно використовувати в садах, городах, на ділянках складної форми, у тепличних комплексах. Ефективне їхнє застосування й у великих господарствах, оскільки ці трактори прекрасно справляються з усіма видами робіт на фермах і в птахівничих господарствах, під час заготівлі кормів, на транспортних і допоміжних роботах. Та й навісне і причіпне обладнання для ДТЗ 5504К теж значно дешевше, порівнюючи з трактором на 80 к. с.

Це справедливо майже для всіх 50-сильних тракторів. Але саме в новій повнопривідній моделі ДТЗ 5504К із турбодизелем є й ще одна важлива перевага. Виявляється, значно вигідніше для обробки ділянки площею приблизно 100 гектарів використовувати два трактори ДТЗ 5504К, ніж один 80-сильний трактор.

50 к. с.



50 к. с.



АБО

80 к. с.



Продуктивність 8,8 га/день
У разі поломки другий продовжує працювати
Витрати палива 15,2 л/га
Навісне обладнання дешевше
Більш маневрені та компактні

Продуктивність 6,4 га/день
У разі поломки роботи зупиняються
Витрати палива 16,7 л/га
Ціна вища на навісне обладнання
Великі габарити, менш маневрені

Очевидна вигода:

- ✓ приріст продуктивності на **38%**; ✓ економія палива на **9%**;
- ✓ збільшення ефективності фінансових вкладень (розрахунок на 1 га) на **12%**!



5504K



КОМФОРТ І ЕРГОНОМІКА

ПРОСТОРА КАБІНА.
ПОВНИЙ КРУГОВИЙ ОГЛЯД.
ЛЕГКІСТЬ І ТОЧНІСТЬ КЕРУВАННЯ.
РЕГУЛЮВАННЯ КУТА НАХИЛУ КЕРМА.



ДВИГУН

ПОТУЖНІСТЬ 50 К.С. (36,8 КВТ).
ТУРБИНА ЗАБЕЗПЕЧУЄ ПІДВИЩЕНІ
ПОТУЖНІСТЬ ТА ЕКОНОМІЧНІСТЬ.



НАВІСНА СИСТЕМА

ПОСИЛЕНІ НИЖНІ ТЯГИ
З РУХОМИМИ НАКОНЕЧНИКАМИ.
ПЛАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ
СИЛИ ТИСКУ НАВІСНОГО
ОБЛАДНАННЯ НА ҐРУНТ.



НАДІЙНІСТЬ

3 РОКИ ГАРАНТІЇ.



ТРАНСМІСІЯ

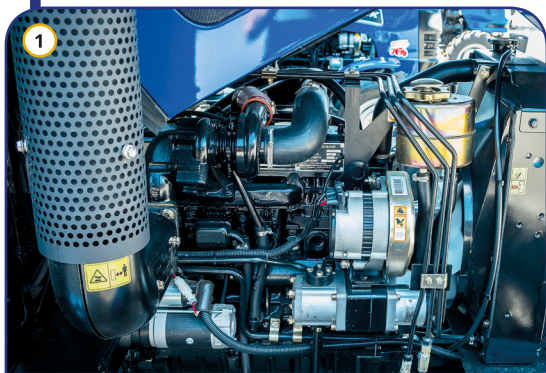
ВДАЛА КОНЦЕПЦІЯ ПЕРЕМІКАННЯ ПЕРЕДАЧ: 12+12.
МАЛОШУМНА ТРАНСМІСІЯ.
ОКРЕМИЙ ВАЖІЛЬ «РЕВЕРС».
ПОВНИЙ ПРИВІД 4×4.



ХОДОВА ЧАСТИНА

ГІДРАВЛІЧНЕ РУЛЬОВЕ УПРАВЛІННЯ З ОКРЕМИМИ
ГІДРОНАСОСОМ ТА ГІДРОБАКОМ.
ЧУДОВІ ТЯГОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ.
ВЕЛИКІ КЛІРЕНС ТА АГРОТЕХНІЧНИЙ ПРОСВІТ.





NEW

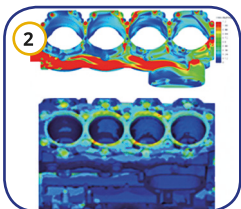
Турбодизельний двигун 4-циліндровий CF4B50T-Z:

- **потужність 50 к. с. (36,8 кВт)**
- **об'єм 2545 см³**
- **номінальна витрата палива ≤ 240 г/кВт·год**

Турбонаддування забезпечує підвищену потужність і економічність

Застосування турбонаддування значно покращує умови згоряння палива в циліндрах двигуна (1). Відчутно зросла номінальна потужність двигуна, особливо в діапазоні підвищених навантажень (збільшення потужності до 40%), а також з'явилася низка інших переваг:

- знизилася питома витрата палива та вимоги до займистості (цетанове число) і в'язкості — можна застосовувати дешевші сорти палива, заправлення вистачає на більший час роботи;
- згоряння стало більш м'яким, зникли характерні для дизеля ударні навантаження, зникли термічні перевантаження випускних клапанів, стабілізувалися навантаження на підшипники й інші деталі — моторесурс двигуна збільшився;
- покращилася еластичність і прийманість двигуна в широкому діапазоні навантажень, запас крутного моменту становить від 15 до 30%;
- двигун із турбонаддуванням практично нечутливий до зниження атмосферного тиску — це важливо під час експлуатації в гірських умовах;
- значною мірою знизився шум двигуна і зменшилися шкідливі викиди в довкілля.



Інноваційні технології проектування та виготовлення

- Конструкція основних елементів двигуна розроблена й оптимізована за допомогою комп'ютерної системи моделювання динамічних процесів (CAE). Теплові потоки проаналізовані за технологією CFD: забезпечено виключно рівномірне охолодження всіх циліндрів (2)
- Час виходу насоса мастила на тиск, необхідний для роботи турбіни — менш ніж 5 секунд. Відсоток вигорання масла в циліндрах знизився до 0,15%.
- Для зняття внутрішніх напружень після механічної й термічної обробки основних деталей двигуна застосовується технологія штучного старіння, у результаті двигун успішно пройшов досить жорсткі тести на міцність і витривалість.



Захисний кожух глушника

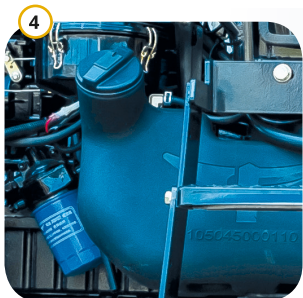
Глушник і коліно глушника укріті захисним кожухом за всією довжиною, щоб уникнути випадкових опіків (1).



Великий полімерний паливний бак

Паливний бак, розташований під кабіною, полімерний (не схильний до корозії), великої місткості — 52 літри, заливна горловина великого діаметра низько розташована — зручно заправляти (4).

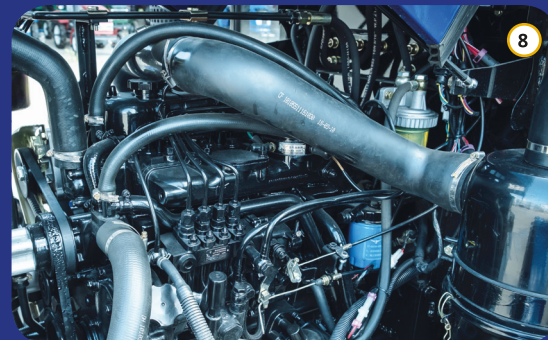
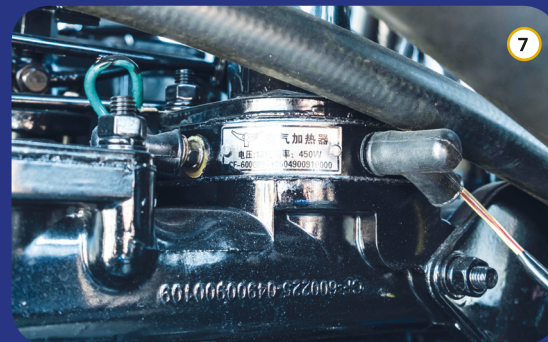
У горловини бака — полімерна сітка-фільтр (3). Кришка бака закривається на ключ (5).



Ефективний і економічний силовий агрегат дає змогу виконувати трудомісткі роботи швидко й без зайвих витрат

Повітряний фільтр із високим забірником і моноциклоном

Оскільки турбіна висуває підвищені вимоги до чистоти повітря, що подається у двигун, стандартний двоконтурний контактний-масляний повітряний фільтр був модернізований: повітрязабірник піднято на висоту даху трактора, у зону низької запиленості. На нього встановлено моноциклон із напівпрозорим корпусом для постійного контролю за заповненням пилозбірника (6).



Електрична система підігріву повітря

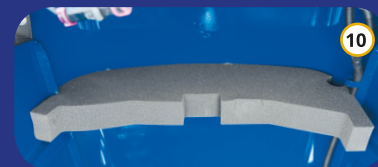
На вхідному повітряному колекторі (після турбіни) встановлена електрична система підігріву повітря: спіраль розжарювання потужністю 450 Вт. Підігрів повітря значно полегшує запуск двигуна в холодну погоду.

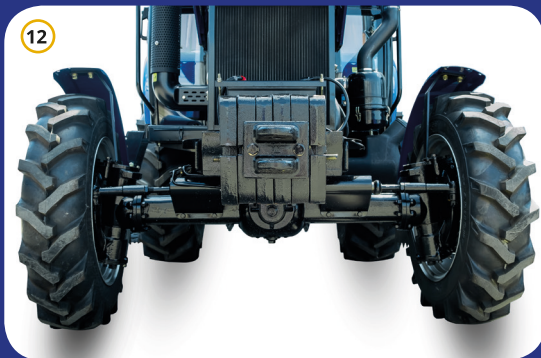
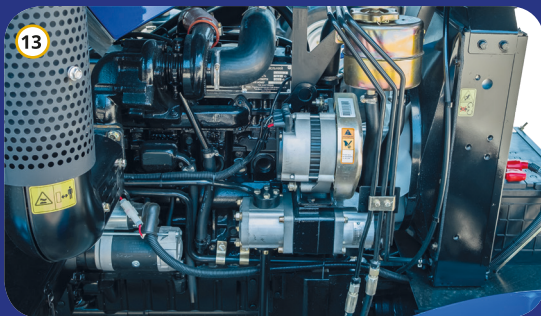
Магістраль повернення палива від форсунок

Надлишок палива від форсунок скидається в паливний бак по магістралі повернення. Це дає змогу без розбирання всієї системи живлення проводити прокачування паливопроводів у разі виникнення в них повітряних пробок.

Додатковий захист радіатора від забивання сот рослинними залишками та сміттям

Радіатор водяного охолодження — великої площі, ефективний, закритий додатково знімною захисною сіткою (9). Між радіаторним відділенням і двигуном — поролонове ущільнення (10). А декоративна решітка радіатора на капоті закрита дрібною сіткою — виключено забивання радіатора солом'яно, листям або сміттям (11).




12

13

14

Ходова частина пристосована до роботи в складних умовах:

- гідравлічне рульове управління, окремі гідронасос та бак;
- чудові тягові характеристики;
- великі кліренс та агротехнічний просвіт.

Гідрооб'ємне рульове управління (ГОРУ) забезпечує легкість і точність керування

Гідрооб'ємне рульове управління (ГОРУ) забезпечує надзвичайну легкість і точність керування трактором на всіх швидкостях і у всіх режимах навантаження. Маневреність трактора значно поліпшена. Завдяки багаторазовому зниженню зусиль на кермі можна керувати трактором однією рукою, а іншою в цей час перемикати передачі або маніпулювати важелями гідравлічної системи.

Незалежне живлення ГОРУ зумовлює безперерйність роботи рульового управління

Окремі насос і масляний бак ГОРУ зумовлюють чітку безперерйну роботу рульового управління за будь-яких умов, зокрема під час одночасного керування й підймання навантаженої гідравлічної системи трактора (13).

Захищений силовий циліндр ГОРУ

Силовий гідроциліндр ГОРУ розташовується між опорою переднього моста й самим мостом, які захищають його від пошкоджень. Штоки гідроциліндра закриті захисними кожухами, що запобігають потраплянню каменів і бруду, оберігають від ударів стеблами рослин. Рульові наконечники мають гумові пильники та шприц-маслянку для періодичного змащування деталей шарнірів. Це збільшує надійність роботи й термін служби рульового управління (14).

Чудові тягові характеристики

Велика вага трактора (2660 кг) і раціональний її розподіл між переднім і заднім ведучими мостами забезпечують стабільно високе тягове зусилля — 12 кН.

Передні (6×20 кг) і задні (2×45 кг) додаткові вантажі мають зручне кріплення, їх можна швидко демонтувати або встановити назад. Це дає змогу оптимізувати навантаження на колеса трактора так, щоб передні керовані колеса не відривалися від землі навіть під час агрегаткування з важким навісним обладнанням, наприклад, з розкидачем мінеральних добрив (15) (16).

На блоці кріплення передніх вантажів є міцна передня причіпна цапфа, яку можна використовувати під час буксирування трактора або з іншою метою (15).

На тракторі встановлено шини широкого профілю: задні 14.9-24, передні 8.3-20, що значно знижує ймовірність пробуксовування навіть на пухких і вологих ґрунтах, отже, економиться паливо й підвищується ефективність роботи (11) (15) (16).

Якщо пробуксовування все ж таки виникає, необхідно увімкнути передній ведучий міст, а в складних випадках – увімкнути блокування заднього диференціала. Це дає змогу продовжувати рух навіть у дуже важкій ситуації.

Диски передніх і задніх коліс кріпляться до маточини за допомогою закладних болтів із плоскою головкою. У разі пошкодження різьби на болті, його легко і швидко можна замінити (17).

Повітряні вентилі передньої та задньої камери захищені від механічного пошкодження невеликими щитками із зовнішнього боку обода (18).

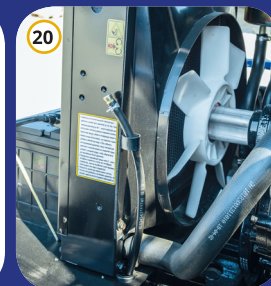
Великі кліренс та агротехнічний просвіт

Трактор має високий кліренс 320 мм і агротехнічний просвіт 380 мм — його можна використовувати для обробки ґрунту й посівів у широкому спектрі без ризику пошкодити стебла рослин. Також це збільшує прохідність трактора (12) (19).

Передній ведучий міст має порталну конструкцію з високими бічними редукторами. Приводний вал моста укладений у захисний кожух за всією довжиною вала. Центральна опора ПВМ оснащена підтискним регульовальним болтом для зменшення вільного ходу: поліпшується керування трактора і збільшується ресурс опори (12) (15).

Сапун картера ПВМ виведений за допомогою шланга на рівень верхньої частини радіатора — там він набагато менше забруднюється й добре працює, тиск масла всередині картера ПВМ не підіймається й не призводить до появи протікання через ущільнення (20).

Для підвищення безпеки під час руху на дорогах загального користування встановлені катафоти на задньому мосту й у задніх ліхтарях (21).





Найбільш комфортне робоче місце водія серед тракторів цього класу:

- великий робочий простір;
- безперешкодна посадка і висадка;
- зручне сидіння;
- чудова комплектація.

Простора зручна кабіна

Дуже широка і простора кабіна з великою площею скління, огляд 360°: панорамне лобове скло з електричним «двірником», повністю скляні бічні двері, безкаркасні вигнуті задні бічні вікна й заднє скло (22) (23).

Великі дзеркала заднього виду встановлені на посилених жорстких кронштейнах для виключення вібрації (23) (24).

На лобовому склі з внутрішньої сторони розташована шторка, що забезпечує захист зору від засліплення яскравим сонцем (25).

Для внутрішнього освітлення кабіни передбачений окремий плафон.

Дах кабіни виготовлений із міцного пластику, внутрішнє облицювання стелі кабіни також пластикове — це, по-перше, виключає корозію деталей даху, по-друге, знижує рівень шуму в кабіні (26).

Для зручності експлуатації й підвищення комфорту підлога в кабіні закрита гумовим килимком-піддоном, який не слизький навіть у мокрому стані та з нього зручно прибирати бруд (27).

Є сучасний радіоприймач, комбінований з mp3-плеєром, у якому є гніздо для флеш-карти та USB-роз'єм (26). Зовні встановлена виносна телескопічна антена.

Чудова вентиляція та настроюваний мікроклімат

Кабіна повністю закрита, надійні ущільнювачі захищають водія від зовнішніх атмосферних впливів, пилу й шуму, всередині створюється власний комфортний мікроклімат.

Обігрівач кабіни має два режими роботи вентилятора. Вимикання й регулювання температури здійснюється краном у підкапотному просторі. Чотири вентиляційні решітки обігрівача регулюються в міру відкриття й напрямку повітряного потоку (25) (26). Є кабінний вентилятор (26).

Для провітрювання в стелю кабіни вбудований люк, що відкривається вперед, назад або повністю (26). Заднє скло також відкривається і фіксується газовими амортизаторами (24).

Комфортне сидіння водія

Трактор оснащений комфортним регульованим сидінням на амортизаторах, завдяки якому знижується стомлюваність водія. Регулювання проводиться за висотою й за відстанню до рульової колонки. Сидіння забезпечене ременем безпеки (28).

Максимальна відстань між сидінням і панеллю приладів збільшена і становить 650 мм.

Ліворуч і праворуч від сидіння також багато вільного місця, стало більше простору для ніг водія, коліна не впираються в органи керування — навіть людям великих розмірів не буде тісно.

Зручна посадка і висадка

Оскільки в процесі роботи водієві трактора іноді доводиться дуже часто залишати кабінку і знову в неї повертатися, у цьому тракторі передбачено все, щоб цей процес був максимально комфортним і безпечним.

Безперешкодна посадка і висадка з обох сторін трактора забезпечується широкими та високими дверними отворами. Самі двері відчиняються майже на 90° і фіксуються газовими телескопічними фіксаторами (29).

На дверях кабіни змонтовані зручні ручки просторової конфігурації, які одночасно слугують поручнями. Також змонтовані поручні вздовж передньої стійки кабіни на всю її висоту (29).

Ліворуч і праворуч встановлені сходи в кабінку — по дві сходинки кожна. Ці сходи знімні та в разі потреби можуть бути швидко зняті та встановлені назад. Сходинки виготовлені з перфорованого металу, не ковзають і забезпечують надійну опору для ніг (30) (31).



28



29



30



31



Найкраща ергономіка органів управління й контролю в цьому класі тракторів. Керування цим трактором таке легке й комфортне, що нагадує скоріш легковий автомобіль, ніж сільськогосподарську техніку

Зручне розташування важелів керування

Важелі перемикачів передач і діапазонів зміщені вправо до крила — це збільшує простір робочого місця оператора й робить посадку і висадку з трактора зручнішими. Перемикач передач дуже легкий й чіткий, з короткими ходами важелів (32).

Важіль керування реверсивною коробкою розташований ліворуч від сидіння водія, поруч із лівим крилом. Зміна напрямку руху трактора здійснюється швидко і з мінімумом зусиль.

Важіль керування обертами двигуна — «ручний газ», розміщений на правому крилі, безпосередньо в зоні досягнення. Це дуже зручно, оскільки не потребує зайвих рухів для зміни положення цього важеля.

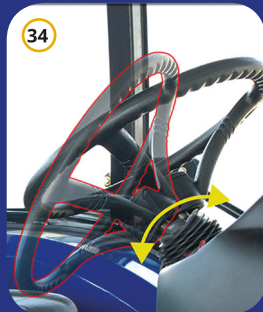
Дуже зручний і вдало розташований важіль стоянкового гальма — внизу праворуч під рульовою колонкою: нема потреби нагинатися до педаль гальм, щоб зафіксувати їх у натиснутому стані, як на тракторах інших виробників. Зняття зі стоянкового гальма відбувається автоматично під час натискання на педаль гальма.

Ергономічні педалі та рульова колонка

Педалі управління — зручної форми й розмірів, оснащені буртиками й рельєфними накладками, щоб із них не зісковзували ноги. Педалі зчеплення й гальм зроблені в підвісному виконанні (це рідкість для тракторів малої й середньої потужності), педаль «газ» закрита гофрованим чохлом: виключено попадання бруду в кабінку через щілини в підлозі й підвищено герметичність кабіни. Безпечний пуск: педаль зчеплення блокує випадковий запуск двигуна (33).

Рульова колонка зі змінним кутом нахилу зручна не тільки для індивідуального налаштування під водія, але й у разі потреби постійного спостереження в заднє вікно, коли водієві доводиться розвертатися на сидінні. Важіль фіксації рульової колонки розміщений під панеллю приладів ліворуч і доступний у будь-який момент (34).

Електричні перемикачі розташовані на полиці кожуха рульової колонки. Це виключає їхнє випадкове перемикаччя. Центральний перемикач світла — комбінований багатофункціональний, є можливість увімкнути стоянкові габаритні вогні окремо від ближнього світла. Верхні додаткові фари й аварійна сигналізація вмикаються окремими клавішами (35) (36).



Електронна панель приладів

Комбінована електронна панель приладів вмонтована в глибоку нішу на рульовій колонці для мінімізації відблисків і засвічень від яскравого сонця. Вона має чудову оглядовість, зручне компонування й дає інформацію, абсолютно достатню для контролю за роботою агрегатів і для своєчасного обслуговування трактора: усі важливі дані миттєво доступні (37).

Панель має стрілкові тахометр і вольтметр, показчик рівня палива, показчик температури системи охолодження двигуна, а також цифровий лічильник мотогодин. Нижче показчиків розташовані світлові індикатори стану систем і агрегатів трактора: низький тиск масла в системі змащення, відсутність заряду акумулятора, вмикання стоянкового гальма, дальнє світло фар, вмикання габаритних вогнів, робота системи підігріву повітря у впускному колекторі двигуна («свічки розжарювання»), вмикання гальм.

Повний комплект приладів освітлення, світлової та звукової сигналізації

Трактор має ефективне зовнішнє освітлення: основні фари сучасного типу з автомобільними лампами (ближнє й дальнє світло), по дві додаткові передні й задні фари під козирком даху кабіни. Це дає змогу ефективно працювати в темний час доби й за складних погодних умов (38) (40) (41).

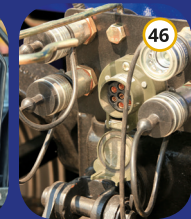
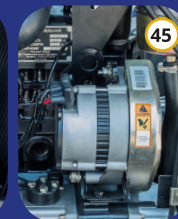
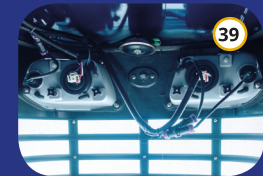
Повний комплект приладів світлової та звукової сигналізації для роботи в полі, на автодорозі або в міських умовах: передні й задні габаритні вогні, передні й задні показчики поворотів, задні стоп-сигнали, аварійна сигналізація, звуковий сигнал. Для підвищення безпеки під час руху по дорогах і вулицях встановлені повторювачі габаритних вогнів і показчиків поворотів на передніх стійках кабіни (39) (42) (43).

Потужна система електроживлення

Акумуляторна батарея встановлена на майданчику попереду радіатора, у захищеному від пилу, бруду й механічних пошкоджень місці під капотом (44).

Трактор обладнаний безщітковим електричним генератором досить високої потужності 750 Вт. Така потужність повністю забезпечує всі потреби трактора в електроенергії й дає змогу під'єднувати додаткове електрообладнання. Привід генератора здійснюється окремим пасом для підвищення надійності (45).

Блок електричних запобіжників зі стандартними одноразовими плавкими вставками розташований у легкодоступному місці під капотом. Уся електропроводка акуратно прикрита в пластикові гнучкі рукава й кожухи й захищена від механічних пошкоджень і бруду. Трактор оснащений електричною розеткою для підключення причепа, що дає змогу безпечно експлуатувати трактор із причепом на дорогах загального користування як вдень, так і вночі (46).





NEW

Посилена й модернізована задня навісна система:

- міцні нижні тяги з рухомими наконечниками;
- пружинний амортизатор центральної верхньої тяги;
- плавне регулювання сили тиску навісного обладнання на ґрунт;
- додатковий двосекційний гідророзподільник.

Задня навісна система безпосередньо впливає на ефективність трактора, оскільки є його основним робочим органом. У цієї моделі ГНС модернізована й має посилену конструкцію. Максимальна вантажність навісного механізму — 650 кг (47).

Крім гідравлічного механізму підйому нижніх поздовжніх тяг є пружинний амортизатор центральної верхньої тяги, що оберігає навісну систему від пошкоджень за різких змін навантаження, наприклад, у разі транспортування важкого навісного обладнання під час переїзду по нерівній дорозі або зустрічі навішування з перешкодою. У транспортному положенні верхня тяга фіксується пружинним фіксатором.

Безступеневе регулювання висоти тяг навісної системи й зусилля тиску на них

Потужний гідронавісний механізм із безступеним регулюванням висоти нижніх тяг обладнаний демпфером, що дає змогу регулювати зусилля тиску навісного обладнання на ґрунт (особливо зручно під час оранки: не гне стійки плуга). Регулювання висоти й зусилля виконується в процесі роботи з місця водія — важелями, хід яких може бути обмежений встановлювальними гвинтами (48).

Нижні поздовжні тяги виконані з суцільного сталевого бруса перерізом 65×22 мм. Передні кінці брусів шарнірно закріплені в потужних кронштейнах на рукавах заднього моста. На задніх кінцях брусів розташовані натискні фіксатори, у які вставлені висувні наконечники з «яблуками». Це істотно полегшує процес агрегування трактора з важким або великогабаритним навісним обладнанням і багаторазово знижує ймовірність пошкодження навісної системи (50) (51).

Довжина розтяжок нижніх тяг може змінюватися двома способами: ступеневе — переставлянням фіксувальних штифтів, і плавно — різьбовим регулюванням (52).

Кріплення розтяжок до нижніх тяг виконано за допомогою посилених фрезерованих кронштейнів (49).

Різьбові пари розтяжок і розкосів усіх тяг забезпечені маслянками для нанесення консистентного мастила. Штифти для фіксації навішування закріплені на ланцюжках і карабінах (53) (54).

Буксирувальний пристрій - швидкознімна маятникова тяга

Конструкція знімного причіпного пристрою дає змогу без обмежень використовувати вал відбору потужності одночасно з буксируванням обладнання. Довга маятникова причіпна тяга може регулюватися за довжиною, легко і швидко знімається і ставиться назад, може бути встановлена під кутом до поздовжньої осі трактора. Буксирувальна цапфа жорстка, неповоротна, з вертикальним шкворнем, забезпечує точність керування буксирувальним обладнанням (55) (56).

Двошвидкісний вал відбору потужності

Шліцьовий вал відбору потужності має стандартні приєднувальні розміри: діаметр 35 мм, 6 шліців. Частота обертання вала — 540 або 1000 об/хв, обертання вмикається й перемикається одним важелем у кабіні.

Завдяки двосекційному зчепленню обертання вала починається раніше, ніж рух трактора, тобто навантаження зростає плавно, це подовжує термін служби всієї трансмісії трактора. У неробочому стані вал закривається спеціальним ковпаком для захисту від бруду та механічних пошкоджень (57) (58).

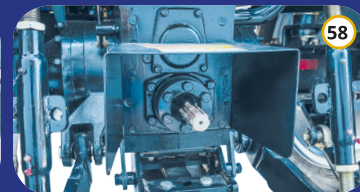
Окремий насос гідросистеми

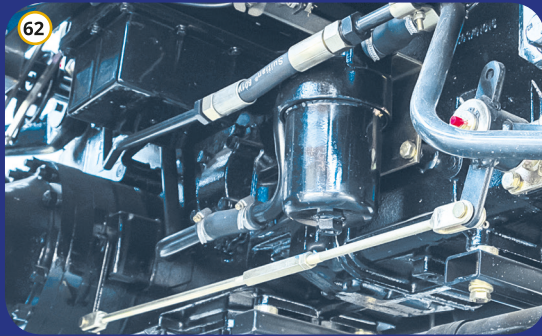
Гідравлічна система навісного механізму має окремий насос і масляну ванну, це виключає недостатність тиску масла під час одночасної роботи гідронавісного механізму й рульового управління трактора (59) (1).

До контуру гідросистеми входить сучасний одноразовий необслуговуваний масляний фільтр — значно збільшується термін служби механізмів, особливо гідронасоса.

Додатковий гідророзподільник

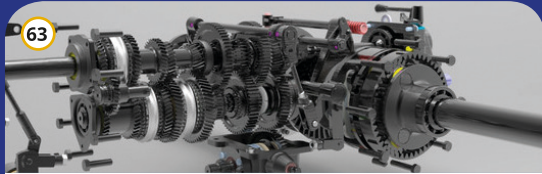
На тракторі встановлено додатковий двосекційний гідророзподільник із чотирма гідровиходами, забезпеченими швидкокорозивними муфтами. Це дає змогу підключати практично будь-яке навісне обладнання з гідравлічними компонентами (60) (61).





Нова концепція перемикання передач (4×3)+(4×3)

- модернізована трансмісія призначена для великих навантажень;
- основна КПП — 4 передачі (1-2-3-4);
- додаткова КПП — 3 діапазони (L — знижений, M — середній, H — підвищений);
- окрема реверсна коробка з нейтральною передачею (F-N-R);
- надійні малошумні зубчасті зачеплення;
- повний привід 4×4 з вимиканням переднього моста.



NEW

Нова концепція перемикання передач

Щоб можна було оптимально вибирати швидкість руху трактора залежно від виду роботи та стану ґрунту, реалізована нова концепція перемикання передач — 12 швидкостей руху вперед і 12 швидкостей назад. Це відчутно полегшує вибір потрібної швидкості та зміни напрямку руху (65).

Важелі обох КПП і реверсної коробки мають малу амплітуду коливання й чітку фіксацію позиції, перемикаються практично без зусиль — це підвищує комфорт і знижує стомлюваність під час тривалої роботи (63).

Окремий зручно розташований важіль реверсу дає змогу просто й ефективно використовувати трактор для різних операцій, які потребують часткої зміни напрямку руху, наприклад, під час оранки коротких ділянок, роботи з переднім навантажувачем або з лопатою-відвалом (64).



Модернізована трансмісія

Для ефективної передачі крутного моменту від двигуна до коліс встановлена надійна посилена трансмісія, що призначена для роботи з двигунами потужністю до 80 к. с. Оскільки є такий великий запас міцності, значно знижується зношування механізмів передачі крутного моменту й продовжується термін служби не тільки трансмісії, а й усіх силових агрегатів трактора (62).

Муфта зчеплення суха, дводискова, постійно замкнутого типу. Дводискове зчеплення забезпечує послідовне безударне збільшення навантаження на двигун і трансмісію під час початку руху з місця з увімкненим валом відбору потужності й підключеним навісним обладнанням.

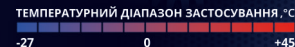
Завдяки новій трансмісії діапазон швидкостей руху трактора розширився й лежить у межах від 1,92 до 31,16 км/год, цього цілком достатньо для виконання всіх агротехнічних і транспортних операцій.

ОСНОВНІ ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Модель	ДТЗ 5504К
Номінальна потужність двигуна, к. с. (кВт)	50 (36,8)
Колісна формула	4×4
Тип рульового управління	Гідравлічне, окремі насос і бак
Формула перемикання передач	(4×3)+(4×3), окремий реверс
Муфта зчеплення	Подвійної дії, суха
Кабіна	Закрита, з опаленням, круговий огляд 360°
Двигун: тип, робочий об'єм, см³	CF4B40T-Z, дизельний із турбонаддуванням, рядний 4-циліндровий, 2545
Система запуску двигуна	Електростартер, безпечний пуск
Система охолодження двигуна	Рідинна (антифриз або вода) примусова
Об'єм (л) і розташування паливного бака	52, під кабіною
Повітряний фільтр	Багатоступеневий із масляною ванною і прозорим циклоном на повітряозабірнику
Паливний фільтр	З датчиком наявності води
Задня навісна система, вантажність, кг	Універсальна 3-точкова з гідропідйомником, 650
Привід гідропідйомника	Вбудований гідроциліндр, окремі гідронасос і бак
Вал відбору потужності, тип, оберти, об/хв	Задній поздовжній, 6 шліців, Ø35 мм, 540 / 1000
Буксирувальний пристрій	Знімна маятникова тяга, можливе одночасне буксирування та робота з ВВП
Швидкість руху вперед / назад, км/год	2,18–31,16 / 1,92–27,56
Гальма	На задніх колесах, дискові механічні
Блокування диференціала заднього мосту	Ножним важелем, без фіксації
Передній міст	Ведучий, порталного типу, вимикається
Розмір шин передніх / задніх	8.30-20 / 14.9-24
Колісна база / агротехнічний просвіт, мм	2040 / 380
Коля коліс передніх / задніх, мм	1470 / 1380, 1480, 1580
Габаритні розміри (Д×Ш×В), мм	2880×1730×2620
Експлуатаційна маса, кг	2660

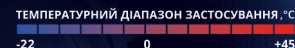
ВСЕСЕЗОННА МОТОРНА ОЛИВА

Придатна як для дизельних, так і бензинових двигунів.



ТРАНСМІСІЙНА ОЛИВА

Призначена для змащування всіх типів передач тракторів і сільгосптехніки.



ПАКОВАННЯ — 1 л, 5 л

СТВОРЕНО
ДЛЯ ТЕХНІКИ
ДТЗ



ЗАПЧАСТИНИ

- до тракторів ●
- до мотоблоків ●
- до мотоциклів ●
- до квадроциклів ●
- до двигунів ●
- до навісного обладнання ●



0 800 301 400

(дзвінки безкоштовні)

dtz.ua