

Leyland 384

Uusi kuori, vanha sydän

■ Kimmo Kotta

Leylandin jättikokoisella Bathgaten tehtaalla oli 80-luvun alussa lakko, niin kuin monta kertaa aikaisemminkin. Tällä kertaa lakkoiltiin tuotantolinjan siivoojien puolesta. Nämä olivat saaneet harjojensa ja rikkalapioidensa tilalle teollisuuspölynimurit, mikä antoi aihetta palkankorotusvaatimuksille, he kun olivat nyt tavallaan koneenkäyttäjiä. Johtoporras oli toista mieltä, mikä johti työnseisaukseen.

Deutz-Fahr halusi vahvistaa asemiaan brittimarkkinoilla, ja traktoreidensa hintaa alentaakseen yhtymä suunnitteli niiden kokoonpanoa Englannissa. Tuolloin jo suljettavaksi tuomittu Bathgaten tehdas vaikutti kiinnostavalta. Saksalaisjohtajien tutustumiskäynnin aikaan ”imurilakko” kävi kuumimmillaan ja lakkovahdit päästivät vieraat alueelle vasta pitkän kinastelun jälkeen.

Delegaatio piti tehdasta sopivana, mutta kun he kuulivat minkä puolesta tällä kertaa lakkoiltiin, kiinnostus lopahti. Niinpä rakennukset tyhjäntyivät muutaman vuoden kulu-
tua. Traktoreita tehtiin Bathgates-
sa 20 vuoden ajan, alussa Nuffieldia ja vuodesta -69 lähtien Leylandia.

Tuotekehittelijät eivät hoppuile

British Motor Corporation (BMC) Ltd:stä muodostettiin vuonna 1966 British Motor Holdings (BMH), joka pari vuotta myöhemmin fuusioitui Leyland Motors Ltd:n kanssa. Uusi suuryritys jatkoi toimintojaan nimellä British Leyland Motor Corporation Ltd. Hallituksen painostuksesta toteutetulla yhdistymisellä tavoiteltiin talouden korjaantumista, mutta tuotteiden päällekkäisyydet hankaloittivat toimintoja.

Leyland oli tehnyt kuorma-autojen ja bussin lisäksi mm. raskaita Scammel- kuorma- ja erikoisautoja, sekä Triumph- ja Rover-henkilöautoja. BMC:n automerkeistä tunnetuimpia olivat Austin, Morris, MG ja Jaguar.

Nuffield oli yhteenliittymän ainoa traktorimerkki, joten sen puolesta yhdistyminen ei vaatinut mainittavia uudelleenjärjestelyjä. Suurempi 4/65-malli sai uuden tummansinisen runkoväri-
n ja ympärilleen vaaleansiniset, modernisti muotoillut pellit.

Moottorista karsittiin enimpää värinöitä ja parannettiin ohjaamoergonomiaa. Uuden ilmeen saanut Nuhvi nimettiin Leyland 384-malliksi. Nimitarraan jätettiin pieni Nuffield-teksti, muistoksi sukujuurista. Pienemmäksi vaihtoehdoksi tuli 60-hevosvoimainen Leyland 344, jossa oli 3,4-litrainen nelosmoottori. Sillä korvattiin 3-pyttyinen Nuffield 3/45.

Todella pienen traktorin tarvisijalle myytiin

Leyland 154, joka oli jatke paljon rahaa nielleelle, mutta vähemmän tuottaneelle BMC-Minille. Uudistetut mallit saivat ensiesittelyn joulukuussa -69, Royal Smithfield -näyttelyssä.

Nuffieldia pidettiin 60-luvun puoliväliin saakka kestävä-
nä ja edistyskellisenä traktorina, mutta jatkossa loisto alkoi himmetä, eikä merkin muuttaminen Leylandiksi korjannut tilannetta. Uusi Bathgaten ajoneuvotehdas oli rakennettu 60-luvun alussa Skotlanttiin työllistämistarkoituksessa. Entisillä hiilikaivosmiehillä, öljyliuskeen kaivajilla tai muilla krouvimman puolen ammattilaisilla ei kuitenkaan ollut motivaatioita eikä välttämättä kykyjäkään uudelle alalle. Skottilainen luonnekin aiheutti hankaluuksia.

Suunnittelijat eivät pitäneet kiirettä; enim-
mät rakenteet oli luotu 40-luvun lopulla, mutta ainakin traktorin takaosa ulosottoakselineen ja omitusine nostolaitteineen olisi pitänyt panna uuteen uskoon jo aikoja sitten. Jotain toki tapahtui – parin vuoden kuluttua suurempiin Leyland-malleihin tuli uudistetut moottorit, sarjan alapäähän saatiin pienempi kolmos-Perkinsillä varustettu traktori ja suuremmaksi vaihtoehdoksi 85- ja 100-hevosvoimaiset, 6-sylinteriset mallit. Jatkossa tuli vielä synkrovaihteistoa ja muita uudistuksia, mutta merkin lähtölaskenta oli jo alkanut.

Nuhvi-perinteet eivät velvoita

Suomessa rekisteröitiin vuonna 1965 vajaat 1 400 uutta Nuffieldia, seuraavana vuotena enää 1 000 kappaletta. Heikointa menekki oli vuonna -68, jolloin lukemaksi saatiin 589. Suosion hiipumiseen olivat syynä lähinnä MF:n, Fordin ja Valmetin uudet traktorisarjat, joista löytyi jo Nuffieldia järeämpiä ja modernimpia vaihtoehtoja maatalouteen sekä urakointiin.

Merkin ja värin vaihtaminen ei asetelmaa parantanut, vuonna -72 pudottiin jo alle 500 traktoriin. Laajentuneen ja uudistuneen malliston sekä Keskon onnistuneiden markkinointitoimien myötä seuraavana vuotena voitiin esitellä jo lähes kaksinkertaisia myyntilukemia, mutta vuosikymmenen takaiset määrät olivat enää kaunis muisto.

Tehtaan ajoittaisten toimitusvaikeuksien ja joiltakin osin vanhanaikaisen tekniikan lisäksi Leylandia alkoi vaivata maine heikkona traktorina, mihin olivat osasyyllisiä tehtaan jatkuvala sotajalalla olleet työläiset. Vitsinä kerrottiin, että innokkaastakin traktorikauppiasta pääsee kätevimmin eroon, kun tarjoaa vaihdossa Leylandia. Entinen huipputuote oli putoamassa vähempiarvoisten traktoreiden kastiin, itäkoneiden joukkoon. Kysyntä säilyi kuitenkin kohtuullisen suurena aina vuoteen -81 saakka, jolloin Leylandin valmistus päättyi. ■

Tekniset tiedot: Leyland 384	
Moottori	38TD, 4-syl. 4-t. nestejäähdytteinen suorasiuhkutusdiesel, 75hv/2 200 rpm. Syl. läpimitta 100 mm, iskunpituus 120 mm, kokonaisiskutilavuus 3 770 cm ³ , puristussuhde 17,5:1. Rivityyppinen Simms Minimec-ruiskutuspumppu keskipakosäättäjällä ja pakkosyötöllä. Sähköjärjestelmä 12 V Lucas, laturi 336 W, startti 4 hv.
Voimansiirto	Kuiva 11” 1-levykytkin. Siirtopyörävaihteisto 10+2R, nopeudet 2,5–29,8 km/h. Vähennyspyörästäössä sisäpuolinen lieriövälitys, tasauspyörästäönlukko. Voa 660 rpm. Mekaaniset kuivat monilevyjarrut tasauspyörästäön akseleilla, voidaan käyttää ohjausjarruina.
Hydrauliikka	Voan käyttämä kaksoishammaspyöräpumppu, tuotto 29,5 l/min, paine 180 kg/cm ² , nostoteho 2 100 kg. Painonsiirtojärjestelmä, ulkopuolisen hydrauliikan hallintaventtiili.
Pyörät	Edessä 7.50 x 16, takana 12 x 36.
Täytösmääriä	Moottori 9 l, jäähditysjärjestelmä 13,6 l, voimansiirto ja hydrauliikka 56,8 l, polttoainesäiliö 68,2 l.
Mittoa	Pituus 3 400 mm, akseliväli 2 030 mm, leveys 1 740 mm, korkeus ohjaamalla 2 500 mm, maavara 460 mm, paino vakiovarusteilla 2 400 kg.
Lisävarusteita	Kaksoiskytkin erillisellä käsivivulla (Kartano-malli), 13 tuuman kytkin, ohjausentehostin, vahvistettu etuakseli, vahvistettu nostolaitte, vaihtovirtalaturi, 7.50 x 18 -etupyörät, 12 x 38-, 14 x 30- tai 15 x 30 -takapyörät, hihnapyörä, pyöräpainot, etupainot, maatalousvetolaitte, neliveto (Bray).
Hinta	18 200 mk vuonna 1970, mikä vastaa n. 25 600 euroa v. 2013.
Valmistaja	British Leyland Motor Corporation Ltd.
Valmistusaika ja -paikka	1969–72, Bathgate, Skotlanti, UK. Valmistusmäärä sarjanumeroiden perusteella 21 143 kpl.



Leyland 384
1969–72, Bathgate, Skotlanti, UK
Valmistettu yhteensä 21 143 kpl

Lue seuraavasta Koneviestistä!

Ilmestyy 19.6.

**Kesäextra täynnä
koneuskottavuutta**

**Ryhmä-
esittelyssä:**

**Akku-, moottori-
ja sähkösahat
Pakettiautot
Pick-upit**



**Ulkorakennukset kuntoon
erikoistavaralla**



Toughpad kestää käytössä

Ja paljon muuta!

Tulevia näyttelyjä ja tapahtumia

Kesäkuu

- 5.–8.6. Elmia Wood 2013, Jönköping
- 7.–9.6. Masiinamessut 2013, Honkajoki
- 12.–13.6. Cereals 2013, Boothby Graffoe, Lincolnshire
- 15.–16.6. Wanha Willähti -perinnetapahtuma, Pyrylä

Heinäkuu

- 3.–6.7. Farmari 2013, Seinäjoki
- 11.7. Västankvarnin peltopäivä/Fältdag 2013, Inkoo
- 25.–27.7. Viljo – Viljelijän konemessut, Kiuruvesi

Elokuu

- 8.8. Nurmi 2013, Ylivieska
- 9.–10.8. Power Truck Show, Härmä

Lisää tapahtumia Koneviestin nettisivuilla:
www.koneviesti.fi/tapahtumat

Ulkomaisten näyttelyjen tiedot on kerätty ulkomaisten messujärjestäjien luetteloista. Emme vastaa mahdollisista muutoksista tai virheistä. Ennen näyttelymatkaa tiedot kannattaa varmistaa näyttelyorganisaatiolta.

Katso myös Koneviestin tulevia jutun aiheita:
www.koneviesti.fi/tulevat