

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Контрольно-измерительные приборы



Французские тракторы Latil



№
50

модель номера

T-70C



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00050

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Скларов Георгий Андреевич
Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,
ул. Барклай, 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:

8-800-200-09-79

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kollektzia.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 «Ашетт Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, 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: 9000 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: 14.10.2016.

Дата выхода в свет: 12.01.2017.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Свекловодческий трактор Т-70С



История тракторостроения

8

Контрольно- измерительные приборы



Тракторы мира

10

Французские тракторы Latil



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине), 10 (внизу), 11 (слева сверху вниз) © Wikimedia Commons;
стр. 3 (внизу), 4 (внизу), 5 (внизу), 7 (вверху), 9 © РИА Новости; стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков;
стр. 5, (вверху), 7 (внизу) © ИТАР ТАСС; стр. 6 © О. Иванов;
стр. 8 © Dreamstime; стр. 10 (вверху), 11 (снизу справа) © East News.

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.

Модель номера

В 1974 году на Кишиневском тракторном заводе (КТЗ) начался выпуск универсально-пропашного гусеничного трактора Т-70. Он был создан на базе МТЗ-80. В процессе переработки обновили некоторые детали и узлы машины, колесный ход заменили гусеничным и установили новый двигатель. Год спустя на базе Т-70 создали специализированные модификации: Т-70С для возделывания сахарной свеклы и Т-70В для виноградарства.

Позднее появились и другие варианты: Т-70А и Т-70СМ – садоводческие и Т-70В-Х – для работ в хмелеводстве. Самым популярным стал свекловодческий Т-70С. Машина была небольшой и легкой, отличалась устойчивостью (могла работать на крутых склонах), маневренностью и проходимостью. Доступ к основным узлам не доставлял проблем, это делало удобным ремонт и техническое обслуживание тракторов этой серии.



Свекловодческий трактор Т-70С

Модели серии Т-70 были в СССР единственными сельскохозяйственными гусеничными тракторами класса 2 т.

Главным достоинством трактора Т-70С была его приспособленность к работе с пропашными культурами, высеваемыми с междурядьями 450 и 600 мм. Прежде всего с сахарной свеклой. Этому способствовали небольшой вес трактора (4 т) и гусеничный ход.

На свекольном поле

Для поддержания плодородия почвы необходимо определенное соотношение между основными ее составляющими: твердыми частицами, водой и воздухом. Оптимальным считается такое: твердые частицы – 50 %, вода – 30 %, воздух – 20 %. Переуплотненная почва плохо впитывает влагу, и урожайность резко снижается. В комплексе вредных последствий от воздействия колес, гусениц и рабочих органов почвообрабатывающих машин, который обозначают термином «машинная деградация почв», переуплотнение стоит на первом месте.

Большинство пропашных культур выращивают на черноземах, суглинистых и глинистых почвах. Такой грунт легко уплотняется под воздействием тракторов, особенно колесных. Гусеничное шасси Т-70С, с шириной звена 200 мм, среди тракторов-современников оказывало минимальное давление на грунт. Оно составляло 0,7 кгс/см² (или около 70 кПа). Это в два раза меньше, чем тот же параметр у колесного предшественника, МТЗ-80, – 1,4 кгс/см² (140 кПа). Кроме того, в звенья гусениц запрессованы сменные разрезные втулки, которые при износе можно перепрессовать и повернуть на 180°. Для выполнения работ общего назначения трактор можно «переобуть» в гусеничные цепи шириной 300 мм.

При обработке свеклы не менее важна прямолинейность рядов. При работе на колесном тракторе это требует от водителя



Трактор Т-70С.



Плантация сахарной свеклы.
Рамонский район Воронежской области.

Не только достоинства

Как мы уже не раз видели, достоинства трактора в некоторых ситуациях обращаются в недостатки. Из-за малого веса и несовершенных грунтозацепов при пахоте на твердых почвах Т-70 не может сдвинуть с места плуг. Из-за узкой базы на крутых подъемах трактор рискует завалиться на бок. Довольно жесткая подвеска ограничивает движение машины по твердому покрытию, а тракториста довольно сильно трясет.

максимальной сосредоточенности, на гусеничном прямом движении обеспечить гораздо легче. Поскольку для перемещения 1 т собственного веса гусеничному трактору требуется в два раза меньшее усилие, чем колесному, модель Т-70С при выполнении полевых работ экономит до 20 % топлива.

Двигатель и вал отбора мощности

На тракторе установлен дизельный двигатель Д-241Л, четырехцилиндровый, четырехтактный, с непосредственным впрыском топлива, жидкостным охлаждением. Мощность мотора – 70–75 л. с. при 2100 об/мин. Запуск основного двигателя осуществляется с места водителя при помощи пускового двигателя с электростартером. Для прогрева



Т-70 на Кишиневском тракторном заводе. 1976 г.

ВОЛГОГРАДСКИЙ КОНКУРЕНТ

В 1994 году на Волгоградском тракторном заводе был запущен в серию трактор ВТ-100. Его модификация, ВТ-100ДС, как и модель Т-70С, предназначена для возделывания свеклы. Его мотор Д-442-24 дает 120 л. с. при частоте 1750 об/мин. Волгоградский вариант превосходит кишиневский также по числу передач (10 вперед и 5 назад) и диапазону скоростей (3,5–14,2 км/ч при движении вперед, 2,9–7 км/ч – назад). Он более экономно расходует топливо (172 г/л. с. ч. против 190 у Т-70С). Однако при этом ВТ-100ДС на 3,3 т тяжелее, гусеницы его на 70 мм шире, а удельное давление на грунт на 7,9 кПа больше.

мотора перед его пуском при температуре окружающего воздуха ниже -5°C применяется предпусковой подогреватель П16Е.

На тракторе установлен задний вал отбора мощности, имеющий независимый и синхронный приводы. Независимый привод осуществляется от коленчатого вала дизеля через двухскоростной редуктор, расположенный в корпусе муфты сцепления и позволяющий получать две скорости вращения.

Остов и трансмиссия

Остов трактора Т-70С состоит из полурамы, выполненной из двух лонжеронов, связанных между собой передним брусом, и корпусов главной муфты сцепления, коробки переключения передач (КПП), заднего моста, конечных передач. Спереди и сзади остов поддресорен четырьмя круглыми поперечно расположенными торсионами (по два спереди и сзади). Муфта главного сцепления, фрикционная, однодисковая, сухая, постоянно замкнутая, соединена с первичным валом КПП зубчатой муфтой. Управляют муфтой сцепления при помощи педали. Для снижения усилия на педаль в систему управления муфтой сцепления включен гидроусилитель. Коробка переключения передач механическая, восьмиступенчатая, имеет шестерни постоянного зацепления. Эта конструкция позволяет



Тракторы Т-70 на предпосевной культивации почвы. 1987 г.

переходить с одной передачи на другую в движении. Шлицевые муфты с синхронизаторами обеспечивают безударное переключение.

Задний мост

Задний мост включает в себя главную коническую передачу, механизм поворота, ленточные тормоза и редуктор вала отбора мощности

(ВОМ). Поворотный механизм трактора Т-70 сделан в виде многодисковых муфт, установленных на шлицах вала моста. Тормоза сухие, ленточные, плавающего типа (по одному на борт), позволяют тормозить при движении вперед и назад. Качество управляемости гусеницами напрямую связано с состоянием муфт поворота и тормозов. При изношенных фрикционных накладках уменьшается сила сжатия и площадь соприкосновения дисков, а значит, снижается сила трения между дисками, и муфты начинают пробуксовывать. Муфтами поворота управляют с помощью рычагов, а тормозами – с помощью педалей. Для снижения усилий на рычаги в систему управления муфтами поворота включены гидроусилители.

По обеим сторонам корпуса заднего моста расположены две конечные передачи. Каждая из них представляет собой двухступенчатый редуктор с размещением ступеней в самостоятельных корпусах.

Ходовая часть

Ходовая часть трактора состоит из гусеничных тележек, поддерживающих роликов, ведущих и направляющих колес, гусеничных цепей и подвески.

Гусеничные тележки выполнены из полых лонжеронов прямоугольного сечения. К ним консольно крепят опорные катки (по пять

к каждой тележке) и направляющие колеса, вращающиеся на конических подшипниках. Смазка опорных катков централизованная. Резервуаром для смазки служит полость лонжеронов. Подвеска включает в себя переднюю и заднюю трубы, рычаги шарниров и упругие элементы (круглые торсионы, расположенные в трубах).

Присоединение орудий

Т-70С может выполнять работы в агрегате с более чем 50 прицепными и навесными механизмами. Трактор оборудован раздельно-агрегатной гидравлической системой, механизмом передней навески и задней, с автосцепкой для присоединения навесных и полунавесных сельскохозяйственных машин. Прицепное устройство

устанавливается на задние концы продольных тяг механизма навески. Гидравлическая система оснащается специальным баком для рабочей жидкости – минерального или трансмиссионного масла. Насос высокого давления забирает из бака жидкость и под давлением подает его к распределителю. Через него масло попадает в силовой цилиндр, с помощью которого

ХАРАКТЕРИСТИКА Т-70С

Назначение

Выполнение в агрегате с навесными, полунавесными и прицепными гидрофицированными машинами всего комплекса работ по возделыванию сахарной свеклы и других пропашных культур. Может использоваться на работах общего назначения.



Металлическая закрытая кабина рассчитанная на двух человек. Водительское сиденье регулируется по росту и массе тракториста.

Передний механизм навески дает возможность присоединить бульдозерный отвал.

На свекловодческий трактор устанавливали гусеничные цепи с 200-мм звеньями, со сменными втулками. Другие варианты Т-70 комплектовали гусеницами шириной 300 мм.

Изготовитель	Кишиневский тракторный завод
Время выпуска	1975–2008
Мощность двигателя, л. с.	75
Конструктивная масса, кг	4000
Число передач вперед / назад	8 / 2
Диапазон скоростей движения вперед / назад, км/ч	1,356–11,358 / 2,855–4,86
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	3300 × 1650 × 2970



Участников высокоширотной научно-спортивной экспедиции газеты «Комсомольская правда» доставляет к месту приземления самолета с советской научной дрейфующей станции «Северный полюс-24» трактор Т-70.

осуществляется подъем оборудования. При остановке работы жидкость направляется обратно в бак.

Помощник картофелеводов

Кишиневский трактор, который конструкторы завода по мере выпуска совершенствовали, сразу высоко оценили механизаторы. «Трактор на посеве, обработке и уборке сахарной свеклы показал себя незаменимой машиной», – такие отзывы из разных хозяйств не раз приходили

на КТЗ. Трактор применяли при обработке и других пропашных культур, но особенно успешно в картофелеводстве. Так, областная газета «Кировская правда» сообщала: «Вот уже 5 лет ученый, заслуженный механизатор РСФСР, профессор Кировского сельскохозяйственного института Л. М. Гуревич и механизатор А. И. Дудников ведут совместный творческий поиск, цель которого – добиться наиболее высокопроизводительного использования машин в картофелеводстве. По предложению

Л. М. Гуревича в звене проходит испытание свекловичный трактор Т-70С. Необычная для нашей местности машина с узкими гусеницами и просторной, светлой кабиной пришлась по душе картофелеводам и с успехом применяется на посадке и копке клубней. Главные ее преимущества перед трактором МТЗ – высокая проходимость по увлажненной почве, равномерный ход с прицепным механизмом, хороший обзор для тракториста». Т-70С применяли на возделывании картофеля и во многих других хозяйствах.

В арктических снегах

Пожалуй, самая необычная страница в биографии Т-70С – его работа на арктических дрейфующих станциях. В 1978–1980 годах он служил на советской станции «Северный полюс – 24». Для механизации работ, в частности строительства аэродрома, нужен был небольшой гусеничный трактор. В то время Т-70С был самым легким и современным. Его доставили на льдину в собранном виде, на вертолете.

В 2003 году для отправки с первой, теперь уже российской, станцией, СП-32, вновь выбрали кишиневский свекловодческий трактор. Теперь в плавание на льдине отправились два экземпляра Т-70С. Когда почти через год льдина раскололась, участники экспедиции эвакуировали на вертолетах, а технику пришлось оставить. Через некоторое время льдину с остатками российской станции обнаружило немецкое научно-исследовательское судно. Опасаясь возможных негативных последствий для окружающей среды, участники немецкой экспедиции приняли решение уничтожить все, что осталось от лагеря СП-32.



Трактор Т-70С на открытой площадке павильона «Электрификация и механизация сельского хозяйства» ВДНХ. 1982 г.

Контрольно-измерительные приборы

Контрольно-измерительные приборы (КИП) информируют водителя о работе механизмов и систем трактора и сигнализируют об аварийных режимах.

По мере усложнения конструкций тракторов увеличивается объем информации о работе и техническом состоянии их механизмов, агрегатов, систем. Чтобы обнаружить и предупредить неисправности, обеспечить качественное выполнение работы и безопасность, тракторист на рабочем месте должен иметь возможность видеть показания КИП, минимально отвлекаясь от работы. Поэтому оформление приборов и их расположение очень важны. Кроме того, условия работы в поле, в лесу или на стройке предъявляют особые требования к приборам, отличные от лабораторных.

Указатели и сигнализаторы

По назначению и характеру информации КИП делят на указатели и сигнализаторы. Указатели обычно имеют шкалу и стрелку.

Как расположить приборы

Оформление лицевой части и расположение приборов конструкторы постоянно оптимизируют, чтобы до минимума свести потери информации при считывании во время работы. Точность восприятия данных зависит от расстояния указателей и сигнализаторов до глаз тракториста, от угла наблюдения, освещенности прибора, размеров букв, цифр, стрелки. Приборы не должны отражаться на ветровом стекле и сами не должны давать отражения.

Как, например, всем знакомый по автомобилям указатель скорости. Сигнализаторы информируют о функциональном состоянии агрегата (включен – выключен), например указателя поворота, или о критическом, аварийном, значении какого-либо параметра, например температуре охлаждающей жидкости. Это горящая или мигающая лампочка.

Электрические и механические

Указатели тока и напряжения контролируют электрические величины, которые легко зарегистрировать и показать. Сложнее дело обстоит с измерением неэлектрических величин, например давления или температуры. Для этого используют чувствительные элементы, или датчики, которые установлены в контролируемой среде и преобразуют неэлектрический сигнал в электрический. По линии связи сигнал поступает в приемник указателя, где преобразуется в перемещение стрелки или включает аварийную лампочку.

На морозе, жаре и тряске

КИП должны быть рассчитаны на точную работу в самых сложных условиях. Так, датчики на двигателе и в моторном отделении – выдерживать температуру до 100 °С, в кабине или снаружи – от –45 до +45 °С.



Все приборы должны продолжать функционировать при относительной влажности воздуха 95 ± 3 и атмосферном давлении 61 кПа (на высоте 4000 м над уровнем моря). Они должны выдерживать значительные вибрационные и ударные нагрузки. Конструкции приборов делают герметичными, покрытия – стойкими к воздействию воды, топлива, масла, пыли, которые могут попасть при работе трактора.

Комбинированные индикаторы

Чтобы одним взглядом тракторист мог охватить сразу несколько важных показателей, приборы в современных тракторах стараются комбинировать, располагать группами в одном окне. Рассмотрим для примера щиток приборов трактора «Беларус» 2022.4. В двух круглых окошках, справа и слева, сгруппированы указатели и сигнализаторы. В левом по кругу расположены указатели давления масла в трансмиссии, воздуха в пневмоприводе тормозов прицепа, напряжения, температуры охлаждающей жидкости, давления масла в дизеле, в центре – указатель уровня топлива. Здесь же находятся сигнальные аварийные лампочки, каждая рядом с соответствующим указателем. Они загораются при давлении в пневмосистеме ниже 500 кПа (5 кг/см^2), при температуре охлаждающей жидкости от 109 до 112 °С (начинает мигать), при 113 °С и больше (горит непрерывно), при давлении масла в дизеле ниже 100 кПа. В центре – контрольная лампа резервного уровня топлива. Справа на щите приборов также собраны в комбинированном индикаторе несколько указателей и ламп-сигнализаторов. Самый крупный стрелочный индикатор указывает скорость трактора, меньший – частоту вращения коленчатого вала, световой индикатор фиксирует частоту обращения ВОМ. Внизу контрольные лампочки показывают, включен ли дальний свет, указатели поворотов, стояночный тормоз и т. д. Чуть выше индикатор показывает положение переключателя коробки передач и время наработки двигателя, обороты ВОМ, напряжение бортовой сети и еще целый ряд данных.

Между круглыми окнами расположен прямоугольный блок контрольных ламп, которые сигнализируют об аварийном падении давления масла в системе ГРОУ, засоренности фильтра воздухоочистителя, низком уровне тормозной жидкости и т. д.

Расположение приборов и их оформление менялось вместе с усложнением конструкции трактора.



На современном тракторе КИП расположены перед трактористом, сбоку, сверху, а иногда и сзади.

Тракторный монитор

Электронная система управления дизелем (ЭСУД) берет часть работы тракториста на себя. Она принимает сигналы датчиков и регулирует работы систем двигателя. Однако она же увеличивает число КИП. Вместе с ней в кабине появляется информационный монитор и панель управления. При обнаружении ошибок в работе системы монитор дает звуковой сигнал и выводит на экран краткое описание ошибок. На панели управления при этом загорается сигнализатор диагностики неисправностей. Расшифровка кодов ошибок и рекомендуемые действия по их устранению приведены в руководстве по эксплуатации двигателя. Безусловно, работа на машине с такими приборами требует гораздо более высокого уровня образования тракториста.

ЭЛЕКТРОНИКА НА ЧЕКУ

На смену аналоговым приборам приходят электронные системы. Так, комплексная электронная система управления (КЭСУ) ЦИКС 468313015 ТУ-2009, которой оснащают тракторы «Беларус», информирует о текущем состоянии валов отбора мощности, коробки передач и еще ряда узлов и агрегатов трактора.



От множества отдельных указателей, как на этой фотографии, произошел переход к нескольким комбинированным.

Французские тракторы Latil

Долгие годы компания Latil («Латиль») была французским монополистом по полноприводным тракторам, обладая патентом на шаровой шарнир, аналогичный карданной передаче.

Разработав автономную и адаптируемую ведущую переднюю ось, Жорж Латиль основал в Левалуа-Перре (департамент О-де-Сен) компанию Avant-train Latil («Авант-тран Латиль»), которая и начала выпуск такой моторизованной оси. Ее можно было установить вместо передней оси даже на обычную телегу и получить простой переднеприводной автомобиль.

Армейский тягач

Благодаря финансовой поддержке Бернара Блюма предприятие смогло заняться и новыми проектами. В 1911 году Латиль разработал модель с четырьмя ведущими колесами, получившую название TAR. Собственно, это была рама, на которой устанавливались две оси Латили, соединенных карданным валом. Мотор и коробка передач сдвинулись на раму. Обе оси были управляемыми. Машина могла буксировать прицепы массой до 20 т.

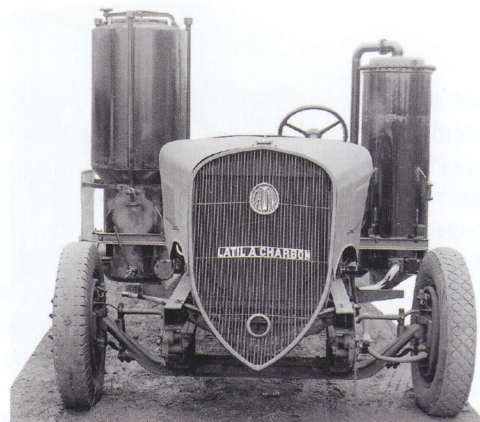
Трактор Latil TL10 H14 челночный.



С 1913 года компания начала поставки тягача во французскую армию. После 1918 года его использовали при колониальных перевозках, на строительстве мостов и дорог и масштабных сельскохозяйственных работах.

С пятилемешным плугом

Затем, в сотрудничестве с предприятием Tourand («Тоура»), Латиль создал трактор Tourand-Latil, большую машину в духе того времени. Трактор был не слишком маневренным (радиус поворота управляемого колеса – 8,5 м, вес – 3,18 т), но мог перевозить большие грузы. Ему был под силу тяжелый пятилемешный плуг, с которым Tourand-Latil мог обработать от 2 до 5 га земли в день. Также к трактору можно было подсоединять молотилки. Он развивал мощность 35 л. с. при 1200 об/мин и имел коробку передач с двумя передними скоростями и одной задней. Задние колеса приводились в движение простой цепью.



Трактор Latil времен Второй мировой войны, с газогенератором.

Почвозацепы

Латиль старался предусмотреть, чтобы все тракторы были пригодны и для сельскохозяйственных работ. Он разработал для линейки TL специальные лопасти, которые играли роль почвозацепов, когда трактор с пневматическими шинами передвигался по полю. Также возможно было установить на трактор стальные колеса с большой опорной поверхностью.

Трелевочная линейка

Поскольку Латиль специализировался на вездеходах, вскоре он занялся разработкой трелевочных тракторов. В 1924 году было положено начало линейке машин TL, которая с 1928 года стала называться JTL. Тракторы TL, как и TAR, были оснащены четырьмя ведущими колесами, а также имели три передачи с превосходным удвоителем, который позволял получить шесть передних передач и две задние (три передачи для движения по дороге и три – для работы в поле). У каждого из колес были свои тормоза, листовые рессоры и блокировка дифференциала. В зависимости от назначения машины клиент мог также оснастить ее кабестаном, лебедкой с канатами и упорами.

С годами популярность тракторов TL не уменьшалась. Она достигла максимума с появлением моделей TL 6 (с двигателем H4) и TL 7 накануне 1939 года. После войны линейку продолжил трактор TL 10, выпущенный в продажу в 1948 году. На протяжении 1930-х годов компания Latil была поставщиком выдающейся военной техники, не говоря уже о грузовиках, производство которых было возобновлено после 1945 года.

На базе TL 10 был создан чисто сельскохозяйственный вариант, так называемый челнок, с двойным сиденьем, обеспечивавшим удобство работы при езде вперед-назад. При необходимости дизель с непосредственным впрыском мог быть заменен бензиновым двигателем Latil мощностью 85 л. с. или газогенераторным.

В сотрудничестве с другими фирмами

Во время Второй мировой войны предприятие разработало в сотрудничестве с немецкой маркой Man («Ман») трактор Man-Latil AS 250 мощностью 50 л. с., а затем вместе с Парижской оружейной мануфактурой (Мар) создало модель Map-Latil («Мап-Латиль») AR3, снабженную удивительным двухцилиндровым дизельным двигателем Мар с четырьмя поршнями. После 1945 года благодаря приобретению у английской компании Gardner двигателя H4, работавшего на тяжелом топливе, линейка тракторов TL снова вышла на первый план. Модель H4 TL 9 теперь имела мощность 51 л. с. и коробку с четырьмя передачами и удвоителем. Заднюю ось можно было заблокировать для быстрой езды по дороге, а для присоединения плуга, уборочной машины или сноповязалки дополнительно приобрести сцепку. Трактор TL 10, имевший дизельный двигатель с непосредственным впрыском объемом 5,585 л и мощностью 65 л. с., который выпускался с 1948 по 1955 год, был оснащен коробкой с восемью передачами и двумя механизмами отбора мощности.

Влияние Saviem

После 1955 года на свет появился трактор TL 12R с усовершенствованным дизайном и тормозами, приводившимися в действие сжатым воздухом, а также понижающей передачей марки Saviem. Эта модель была больше ориентирована на работы в лесу, а в области сельского хозяйства ее использование было весьма ограниченным. В эти годы Latil примкнул к Анонимному обществу промышленных машин и механического оборудования Saviem («Савием»), родившемуся в результате слияния еще двух производств промышленных машин – Renault и Somua. В 1961 году на рынок вышли новые тракторы: TL 23, TL 21 (идентичный TL 23, но оснащенный коробкой с шестью передачами) и TL 22 (без системы торможения при буксировке) с дизельным двигателем Saviem Fulgur мощностью 85 л. с.

Под маркой Brimont-Latil

В 1974 году Latil-Batignolles отошел к компании Brimont, которая в дальнейшем и занималась производством этой линейки тракторов. Так появилась на свет модель TL 73 с двигателем Saviem 797 мощностью 125 л. с. Последним трактором с четырьмя ведущими колесами, наследником марки Latil, стала модель Brimont-Latil («Бримон-Латиль») 80. Этот трактор выпускали с 1980 года и оснащали двигателем Perkins объемом 5,8 л и мощностью 110 л. с., с гидравлическим преобразователем Clark. Однако для марки это была лебединая песня: в 1993 году Brimont прекратил производство сельскохозяйственных тракторов.



Компания Latil одной из первых использовала пневматические шины на сельскохозяйственных машинах.



Лесохозяйственный трактор Latil. 1937 г.



Трефовый трактор Latil. 1950 г.



Трактор Latil TL10 H14 может тянуть прицеп с хлыстами весом до 15 т со скоростью до 35 км/ч.



Трактор Latil на перевозке свеклы. 1929 г.

В номере 51



В номере:

- Техника в Чернобыле
- Кировский завод в военные годы

К-701М

Спрашивайте в киосках уже через две недели!