

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Типаж
тракторов



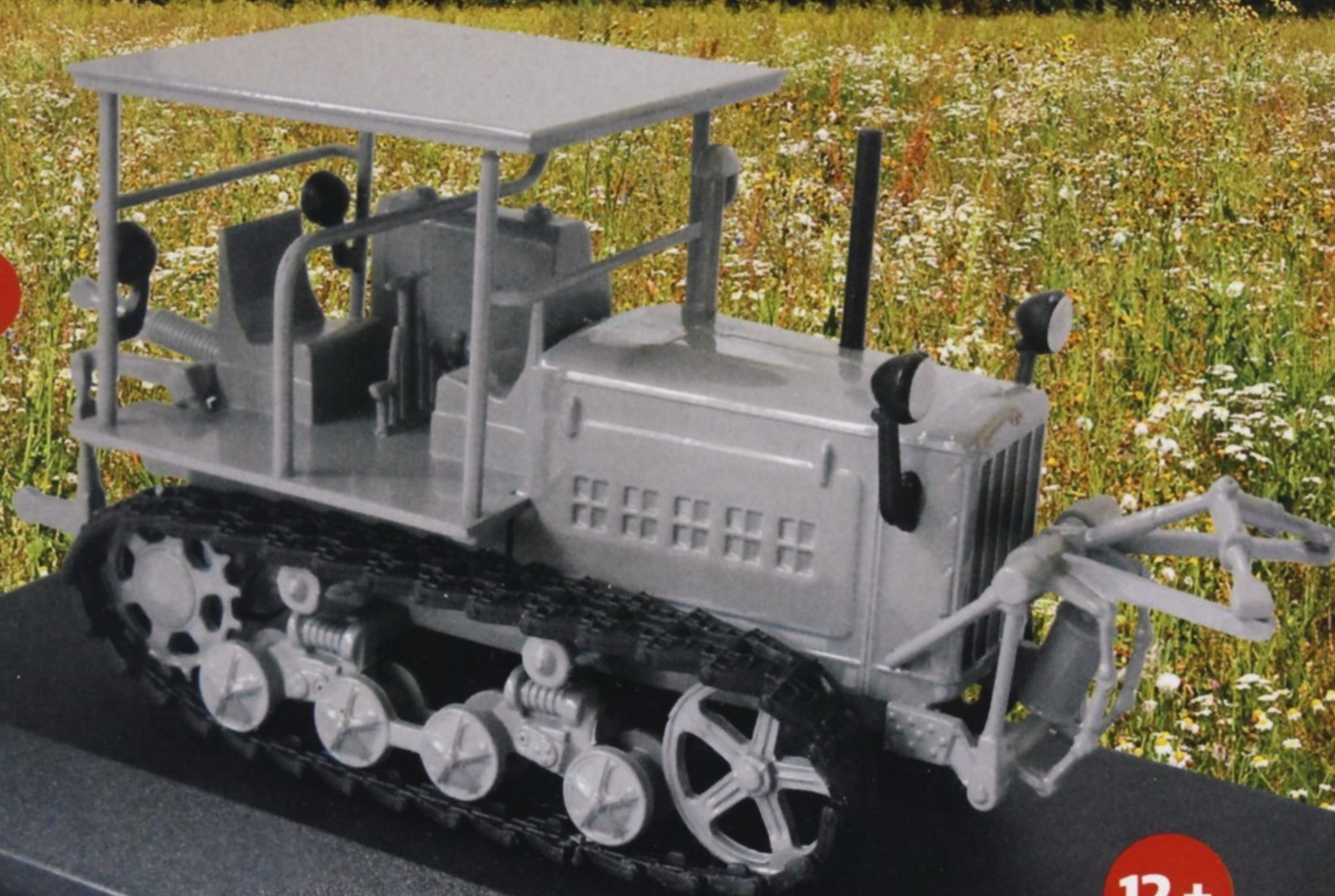
Французские
тракторы Sift



№
34

модель номера

ДТ-57



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 34, 2016

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Сляров 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-kolleksia.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. Шевченко, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601

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

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

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 11 300 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 599 руб.

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

Copyright © 2016 Ашет Коллекция

Copyright © 2016 Hachette Collections

Copyright © 2016 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: 04.03.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Крутосклонный трактор ДТ-57



История тракторостроения

8

Типаж тракторов



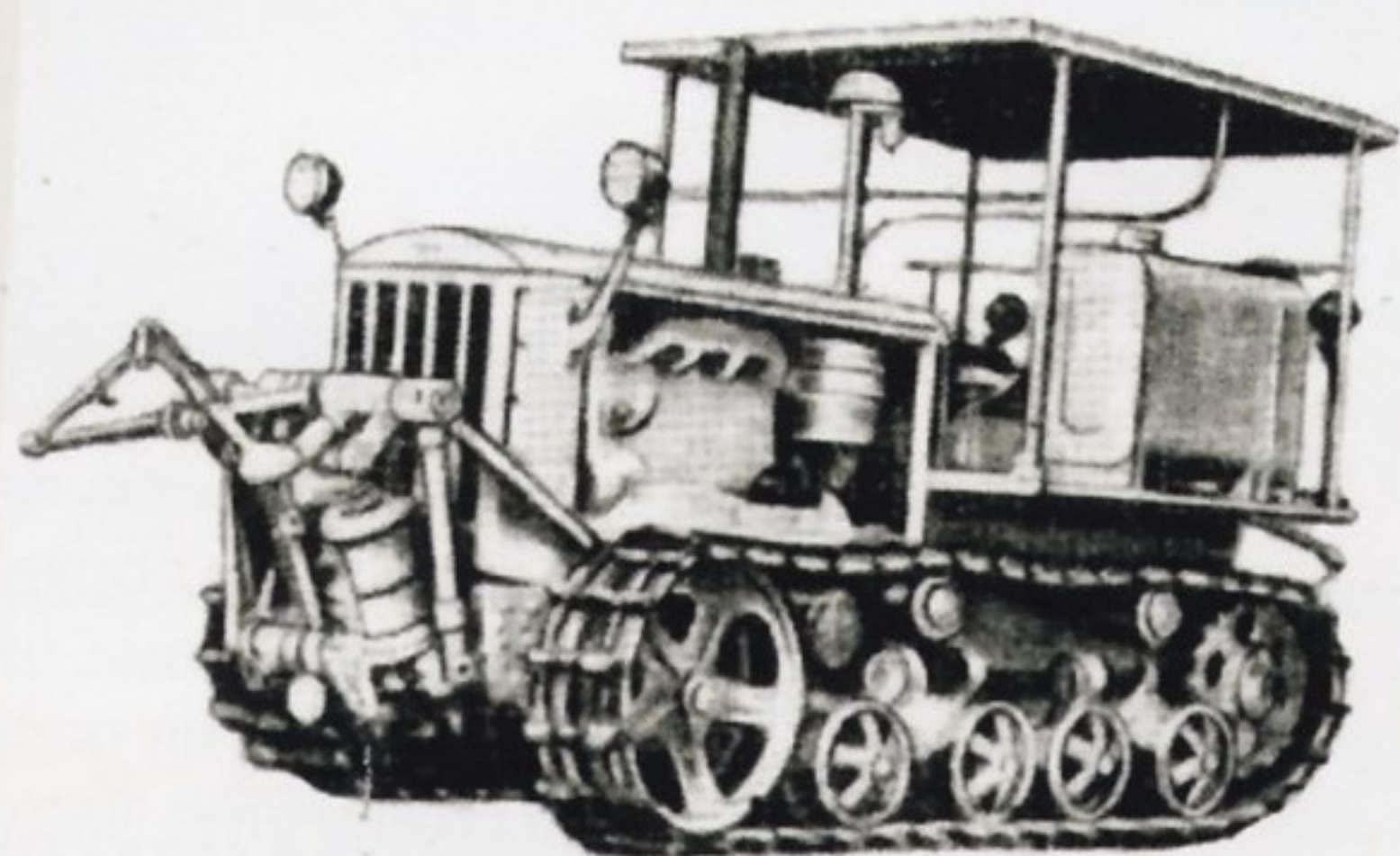
Тракторы мира

10

Французские тракторы Sift



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



Несмотря на то что под сельское хозяйство в СССР использовали в основном равнинные земли, в некоторых регионах развивалось и горное земледелие. На Кавказе, Тянь-Шане, в Крыму и Карпатах требовалась специальная техника для работы на крутых склонах.

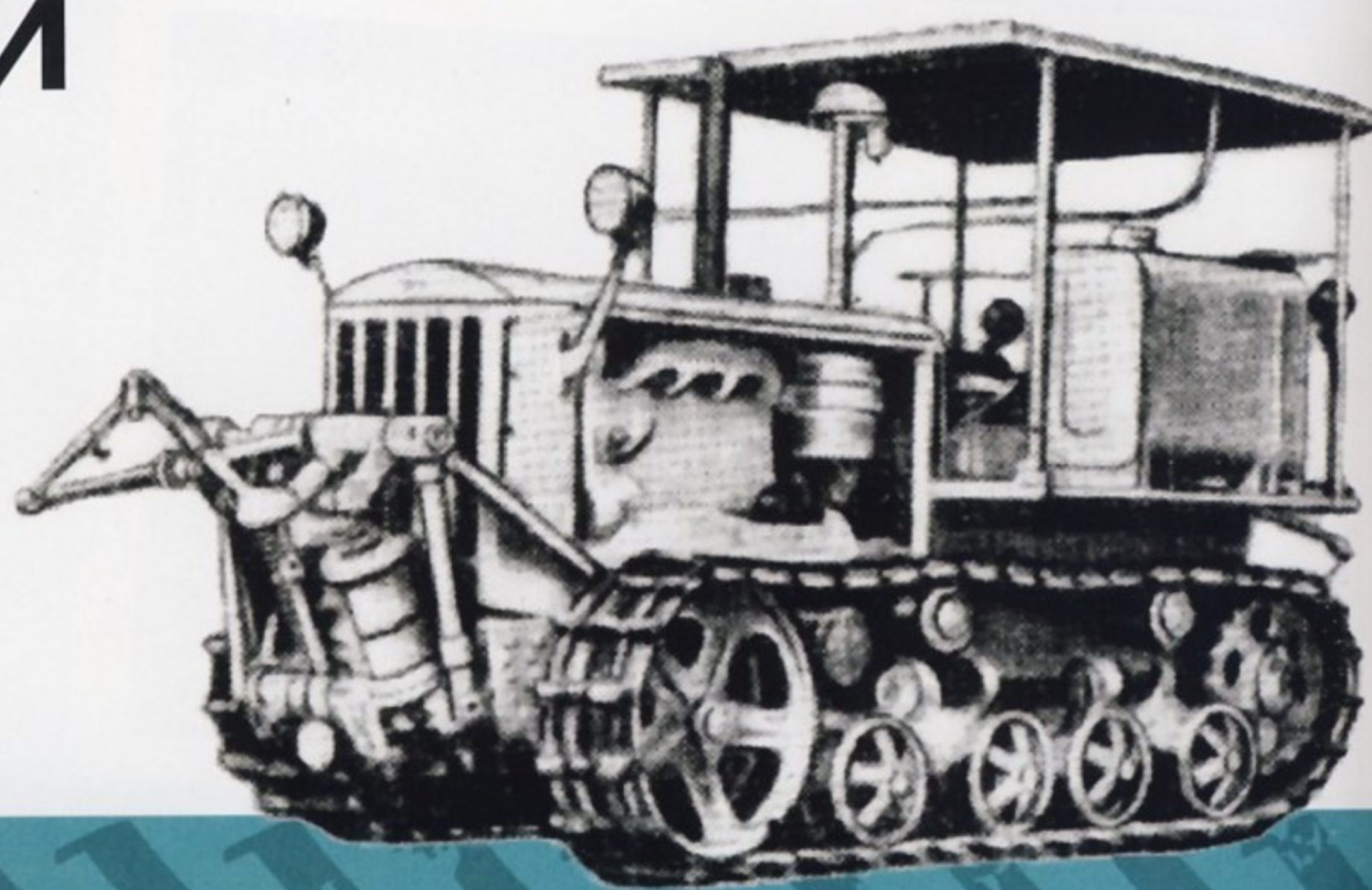
В XX веке отечественные тракторостроители спроектировали и выпустили несколько моделей крутосклонных машин. Одной из первых был гусеничный трактор ДТ-57 – модернизация многофункционального трактора общего назначения ДТ-54.

Чтобы базовую модель приспособить для работы в наклонном положении, инженеры Волгоградского тракторного завода, проектировавшие специализированную модель, внесли ряд изменений в ходовую часть, механизмы управления, систему агрегатирования и даже конструкцию кабины (в ней были установлены два сиденья – для работы при движении трактора вперед и назад). Специфика действий на склоне потребовала также некоторой доработки двигателя.



Крутосклонный трактор ДТ-57

Трактор ДТ-57 был специализированным, предназначенным для работы на крутых склонах, вариантом модели гусеничного трактора общего назначения ДТ-54.



Трактор ДТ-57.

Экономичный и надежный

Трактор ДТ-54 был предназначен в основном для вспашки четырех- или пятикорпусным плугом, но мог агрегатироваться и с другими навесными орудиями и прицепными машинами. Так что кроме пахоты, культивации, посева и уборки сельскохозяйственных культур, ДТ-54 применяли на землеройных, планировочных и других промышленных и строительных работах. По экономичности, простоте, надежности и ремонтпригодности этот трактор превосходил все предыдущие отечественные модели. В отличие от предшественника (АСХТЗ-НАТИ, выпускавшегося с 1937 года), ДТ-54 имел дизельный, а не керосиновый двигатель, закрытую и отапливаемую кабину.

стороны находилось по две поддресоренные каретки с балансирами, цилиндрическими пружинами и двумя опорными катками. Каждую гусеничную ленту, состоявшую из 41 звена, с цевочным зацеплением, в движение приводило ведущее колесо. В движитель с каждой стороны входили также направляющее колесо и два поддерживающих ролика. В 1956 году стали применяться специальные накладки, которые служили направляющими для гусениц и предотвращали их трение о картер коробки передач.

Пятиступенчатую коробку передач можно было оснащать ходоуменьшителем, тогда трактор мог двигаться даже со скоростью 0,48 км/час. С 1956 года на ДТ-54 начали устанавливать разделенный на три отсека задний мост. Он располагался в отдельном от КПП корпусе и давал возможность отдельно управлять муфтами поворота и тормозами. В среднем отсеке находилась центральная передача, в боковых – сухие фрикционные многодисковые муфты поворота. Это устройство упрощало управление трактором.

Существенная добавка

С 1957 года все три тракторных завода на своих конвейерах заменили трактор ДТ-54 несколько усовершенствованной моделью – ДТ-54А. Она отличалась тем, что была оснащена отдельно-агрегатной гидравлической системой для работы с навесными и прицепными гидрофицированными сельскохозяйственными машинами, управляемыми трактористом.

Так же как и базовая модель, он был детищем Волгоградского тракторного завода, но появился на девять лет позднее ДТ-54, в 1958 году. Главной особенностью крутосклонной модели была возможность работать челноком, то есть не делая поворота, дойдя до конца обработанного участка. С этим были связаны и основные отличия конструкции: два гидравлических подъемника для навесных орудий, спереди и сзади трактора, два сиденья тракториста, два рычага управления, шестеренчатый реверс с блокировкой механизма переключения, дополнительная пониженная передача.

Базовая модель

Модель ДТ-54, ставшая основой для трактора ДТ-57, была разработана на Сталинградском (с 1961 года – Волгоградском) тракторном заводе. Ее производство началось в 1949 году.



ДТ-54, базовая модель нескольких специализированных тракторов, в том числе ДТ-57.

В это же время выпускать трактор стал Харьковский завод, а с 1952 года – Алтайский, который не расставался с моделью вплоть до 1979 года, в отличие от первых двух предприятий, которые сняли ее с производства в 1963 и 1961 годах соответственно. Таким образом, ДТ-54 сходили с советских конвейеров целых 30 лет, и за это время на поля страны вышел почти миллион этих машин.

Модель ДТ-54 была классической компоновки: двигатель расположен впереди, трансмиссия – сзади, кабина – над ней. Рама трактора состояла из двух швеллерных балок с поперечинами и передним брусом. С каждой

ОСОБЫЕ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

При всех конструктивных усовершенствованиях работа на крутых склонах даже на специализированном тракторе требовала от его водителя особой осторожности и специфических навыков. Так, категорически запрещалось выезжать на участки с поперечным наклоном свыше 30° . При крутизне склона более 10° рекомендовалось работать только челночным способом, направляя трактор поперек склона. При работе с плугом трактор надо было вести не ближе 10 см от борозды, поскольку при попадании в нее гусеницы машина, сильно наклонившись, могла опрокинуться.



Сдаточная площадка Волгоградского тракторного завода.

Небольшие отличия

Трактор ДТ-54А существовал в четырех вариантах.

- ДТ-54А-С1 – модель полностью оборудованная раздельно-агрегатной гидравлической системой с навесным устройством, с основным и выносными силовыми цилиндрами.
- ДТ-54А-С2 – модель в отличие от С1 не имевшая навесного устройства, основного и выносных силовых цилиндров.
- ДТ-54А-С3 – трактор без агрегатов гидронавесной системы.
- ДТ-54А-С4 – модель, отличавшаяся от С1 отсутствием выносных силовых цилиндров.

ДТ-54А был установлен генератор переменного тока Г-46В и звуковая сигнализация (сирена на выпускной трубе).

Проблемы на склоне

Разрабатывая крутосклонный вариант трактора, конструкторы учитывали все обстоятельства, с которыми так или иначе придется справляться трактористам. Это и сильно расчлененный рельеф, и небольшие, неправильной формы участки, разбросанные на большом пространстве, причем на склонах разной крутизны (до $35-40^\circ$), с подверженной эрозии почвой. Первая опасность для трактора и тракториста в таких условиях – опрокинуться.



Эмблема Сталинградского тракторного завода.

Среди них были: плуги ПН-4-35, ПРН-4-35, ПБН-2-60, культиваторы КРН-3,5, КРН-3К, ЗКПН-3В, косилка КН-14, полунавесная сцепка СН-54А, бороны ЗБДН-2, ЗРБН-3, рассадочная машина СРН-8, лесопосадочная машина СЛН-1, дождевальная машина ДДА-100М и др. Навесное оборудование можно было монтировать на трактор в двух- или трехточечной наладке. На тракторе

Это можно предотвратить, сделав трактор шире и ниже, – тогда он сможет работать на довольно крутых склонах, двигаясь вертикально, вверх и вниз. Однако для сельского хозяйства такая система не подходит: почву необходимо обрабатывать поперек склона, чтобы при первом же сильном дожде плодородный слой не смыло. В то же время, двигаясь поперек склона, машина находится в наклонном положении и очень страдает от этого. На колеса, расположенные ниже по склону, приходится больший вес, чем на верхние. Производительность обычного, равнинного, трактора падает более чем вдвое. На столько же возрастает расход горючего и масла. Поднятым вверх агрегатам не хватает смазки, и они быстрее выходят из строя. Кроме того, трактор должен уметь работать медленно, когда это необходимо, в поле, и быстро переезжать с одного небольшого участка на другой. Что немаловажно, езда с постоянным риском опрокинуть трактор или сползти вниз, не выполнив работу, очень утомляет тракториста. Хотя бы отчасти решить все эти проблемы – задача, безусловно, непростая.

Альпинист ДТ-57

На модели, предназначенной для работы на горных склонах, был установлен тот же двигатель, что и на ДТ-54А – Д-54А. Однако специализированный трактор имел немало конструктивных отличий. Для уменьшения бокового скольжения трактора на звеньях гусениц были дополнительные

поперечные ребра, а на пальцах с одной стороны – головки, которые не позволяли пальцам выпадать в сторону корпуса трактора. Диаметр направляющих колес увеличили до 720 мм и каждое снабдили продольно расположенной рессорой. Для повышения продольной устойчивости направляющие колеса были опущены до соприкосновения с почвой и, кроме своего основного назначения, выполняли функции опорных катков.

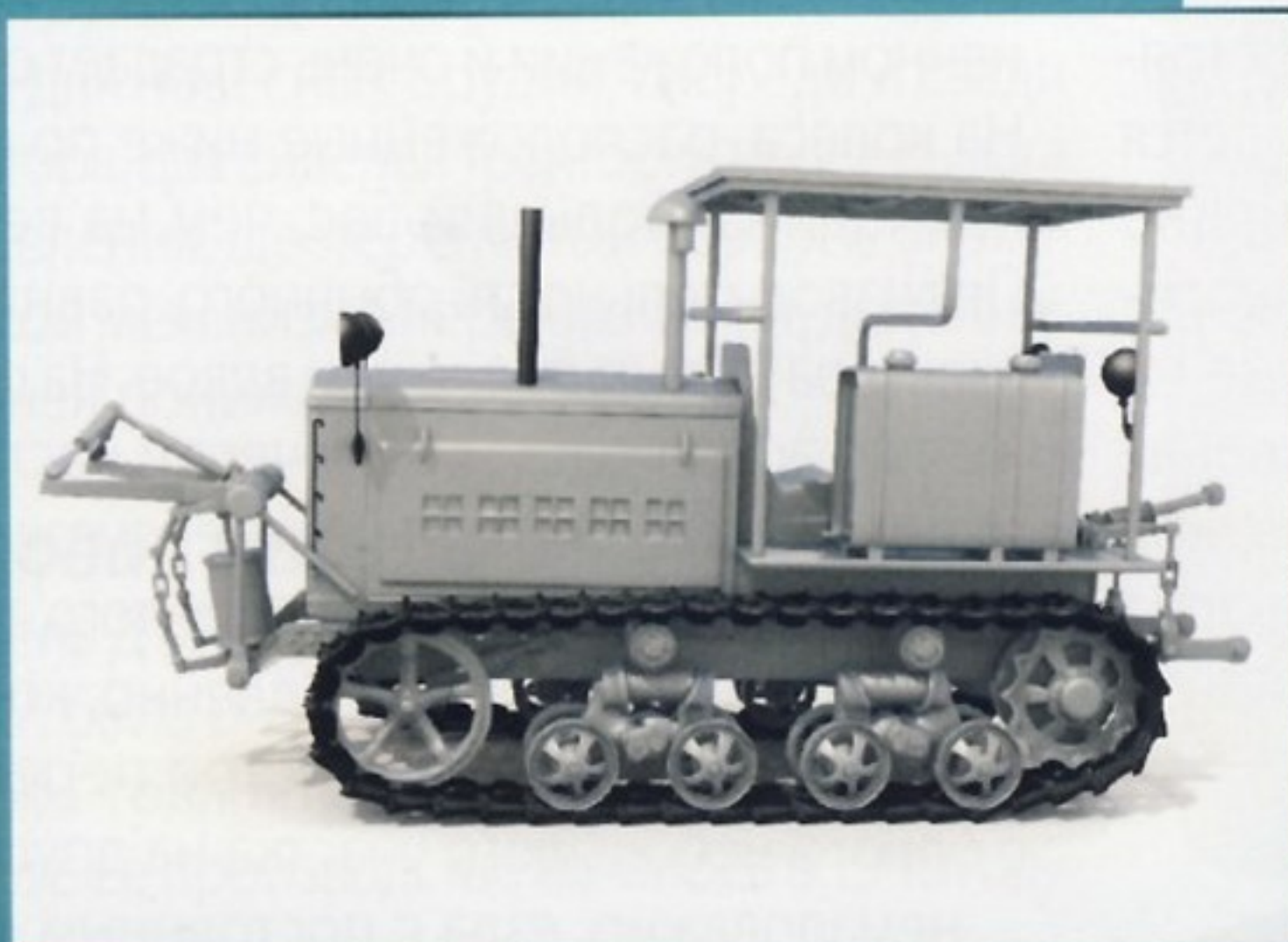
Чтобы контролировать положение машины, ее оснастили жидкостным сферическим указателем крена. На тракторе использовались муфты поворота и двойные ленточные самозатягивающиеся тормоза плавающего типа. Главные же особенности, конечно, были связаны с реверсивным (челночным) способом работы. Механизмы навески имели двухточечную силовую связь орудия с трактором, которая позволяла им легко поворачиваться относительно трактора и не препятствовать

его управлению даже при сильном заглублении. Управление навесным оборудованием осуществлялось через гидравлические приводы, объединенные в единую гидросистему. Трактор мог работать как с двумя орудиями сразу, так и с одним, навешенным сзади или спереди. Когда орудия поднимались, автоматически отключалась подача масла в подъемные цилиндры, а в случае его утечки из цилиндра, масло подкачивалось, опять же автоматически.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДТ-57

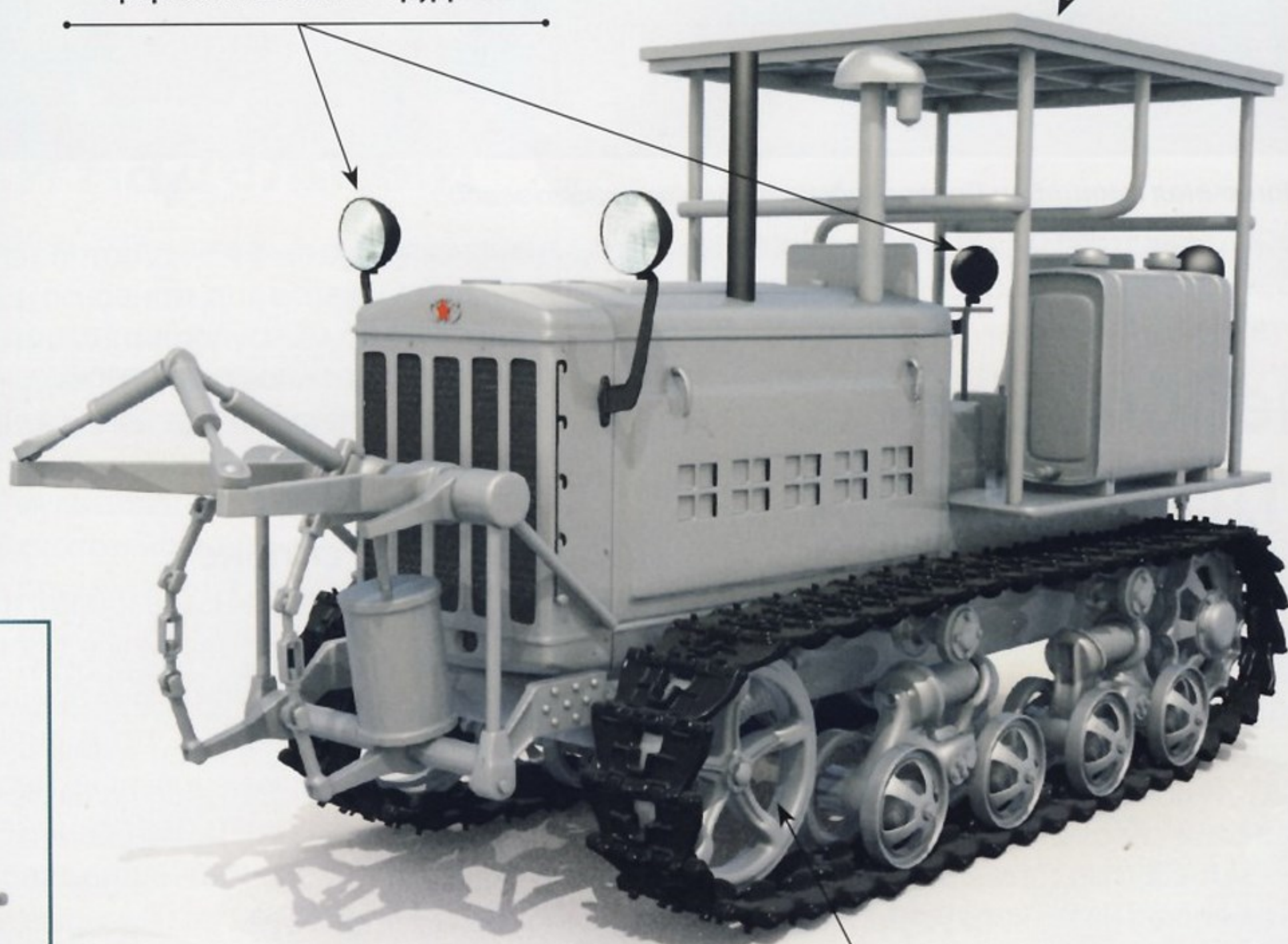
Назначение

Различные сельскохозяйственные работы на горных и овраго-болотных склонах крутизной до 25°, а также в высокогорных районах на высоте 2000 м над уровнем моря.



Трактор имеет четыре фары и четыре розетки для включения фар на машинах и орудиях.

На тракторе установлена кабина открытого типа со шторками.



Для повышения продольной устойчивости трактора направляющие колеса опущены.

Изготовитель

Волгоградский тракторный завод

Время выпуска

1958–1963

Мощность двигателя при 1300 об/мин, л. с.

54

Конструктивная масса, кг

6650

Число передач вперед / назад

5 / 5

Диапазон скоростей движения вперед / назад, км/ч

3,59–7,9 / 3,62–7,96



Волгоградский, как и все крупные советские тракторные заводы, выпускал, кроме мирной, военную технику.

каждой камеры сгорания в горизонтально расположенных отверстиях были установлены закрытые форсунки со штифтовыми распылителями.

Пусковой двигатель располагался на картере маховика с правой стороны дизеля и соединялся с венцом маховика при помощи муфты сцепления, двухступенчатого редуктора и механизма автоматического отключения. Водяная рубашка пускового двигателя соединялась с системой охлаждения дизеля, за счет чего он быстрее прогревался перед пуском. Выпускной трубопровод пускового двигателя проходил через впускной коллектор дизеля, и поступающий в мотор воздух подогревался уже во время пуска.

Масляный насос двигателя для модели ДТ-57 был снабжен особым маслоприемником, который позволял осуществлять бесперебойный забор масла из картера и надежное действие системы смазки при работе на крутых склонах.

Двигатель Д-54А

Д-54А, четырехтактный, четырехцилиндровый дизель мощностью 54 л. с., был разработан специально для модели ДТ-54А. Им же оснащали специализированный ДТ-57. Дизель Д-54А был надежен в работе и прост в обслуживании. В нем применялся вихрекамерный рабочий процесс. Камеры сгорания плоской формы были отлиты непосредственно в головке цилиндров и соединены с надпоршневым пространством сужающимися каналами круглого сечения. В днищах поршней, отлитых из алюминиевого сплава, под отверстиями соединительных каналов камер сгорания были неглубокие выемки, улучшающие условия для сгорания топлива. Шатун имел гладкий прямой разъем с нижней крышкой. В стержне шатуна проходил канал для подачи масла под давлением к втулке поршневого пальца. Коленчатый вал дизеля не имел противовесов. Толкатели грибовидной формы с кольцевыми проточками, в которые входили штифты декомпрессионного механизма, поднимались внешними рычагами, связанными общей внешней тягой с рычагом декомпрессионного механизма.

На дизеле действовал насос 4ТН-8,5Х10 с всережимным регулятором и топливоподкачивающим насосом, на котором был установлен ручной насос для прокачки топлива в системе. Топливо фильтровалось сначала в щелевом фильтре грубой очистки, перед топливоподкачивающим насосом, затем в тонком фильтре с четырьмя катушками из хлопчатобумажной нити, перед насосом высокого давления. На головке против



В отличие от волгоградских гусеничных, крутосклонные тракторы Минского тракторного завода имеют колесный движитель.

Типаж тракторов

Уже в третьем десятилетии XX века в СССР существовало довольно много разных моделей тракторов. Чтобы определить, какие из них наиболее рационально использовать в народном хозяйстве и сколько их нужно, в середине 1940-х годов создали первый так называемый типаж тракторов.

Дело в том, что тракторы применяют в сельском хозяйстве, промышленности, дорожном строительстве, лесном хозяйстве и т. д. Однако в каждой из этих сфер требуются различные виды этих машин. Каков их оптимальный набор? Как спланировать работу предприятий страны, чтобы обеспечить все сферы хозяйства необходимым количеством самых подходящих именно для этой отрасли машин при минимальных затратах? На эти вопросы и давал ответы типаж тракторов – систематизированный список моделей с указанием основных параметров.

Структура типажа

Типаж состоит из отдельных классов. Каждый из них объединяет несколько типоразмеров и моделей тракторов, имеющих одинаковые основные классификационные параметры. Типоразмером трактора называют стандарт, задающий несколько параметров: назначение, тип, тяговый класс и мощность.

Например, гусеничный сельскохозяйственный трактор общего назначения класса 3 мощностью 150 л. с. Конкретное конструктивное исполнение трактора данного типа-размера – это модель трактора. Наиболее распространенную модель в каком-либо классе называют базовой. На ее основе созданы или создаются модификации – тракторы специализированные по назначению или сфере применения, но унифицированные с базовой моделью по ряду основных агрегатов и узлов.

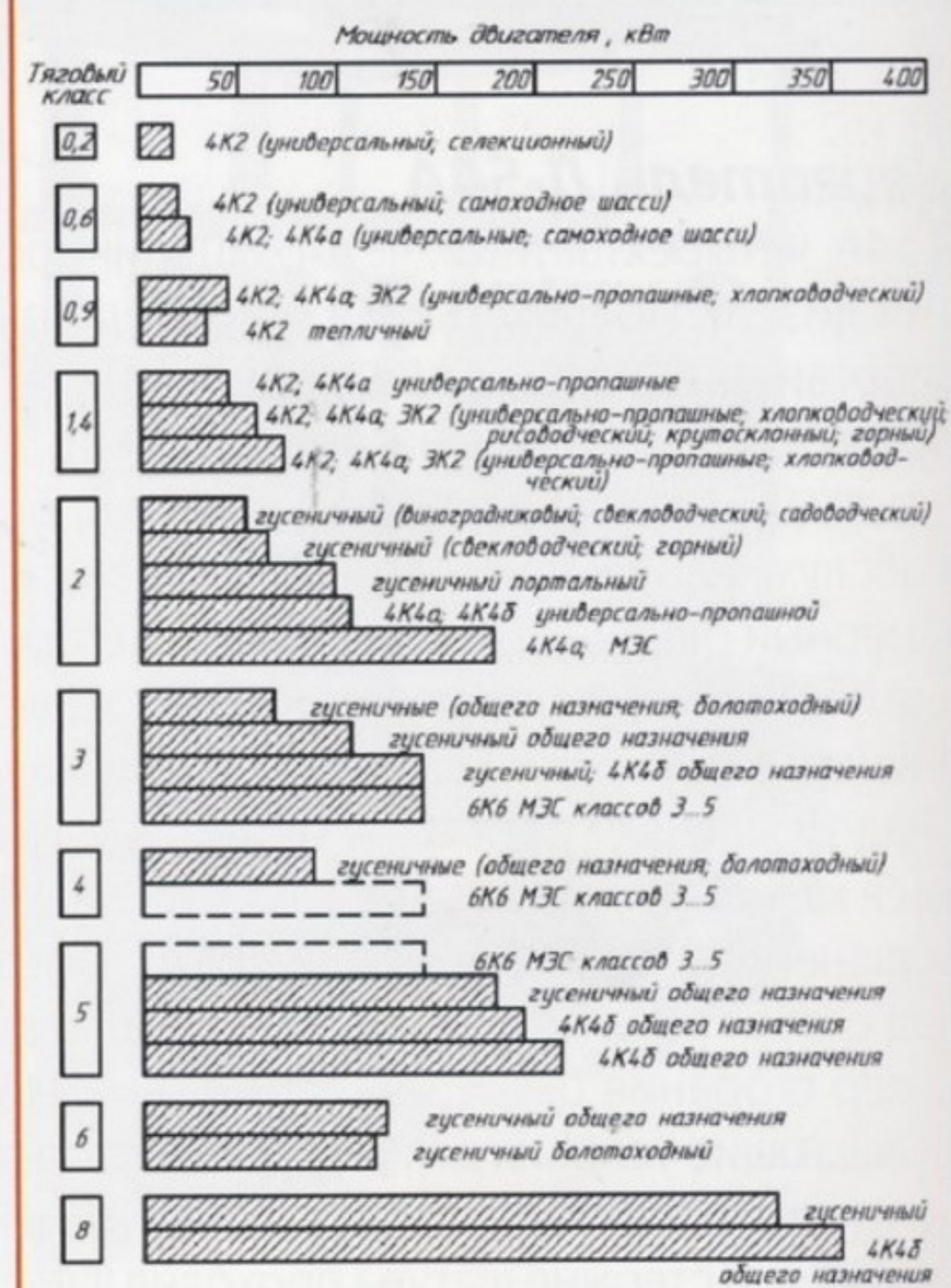
Главный параметр

При подготовке первого типажа отечественных тракторов, пожалуй, самым важным стал вопрос об основном квалификационном параметре класса. Специалисты тщательно проанализировали различные показатели, характеризующие тяговые качества наиболее распространенного в то время сельскохозяйственного трактора. Рассматривали мощность двигателя, тяговую мощность, тяговое усилие на крюке, число корпусов плуга, с которым трактор может работать. Самым стабильным из них оказалось тяговое усилие трактора, определяющее возможность его агрегатирования с различными

орудиями. Другие показатели сильно варьировали в зависимости от скорости, типа двигателя, особенностей почвы. В результате основным квалификационным показателем класса типажа утвердили номинальное тяговое усилие.

В отличие от России, в мировой практике таким показателем служит мощность двигателя, хотя она менее стабильна. Поскольку отечественные тракторные заводы в последнее время стали все шире выпускать отдель-

Типаж сельскохозяйственных тракторов



ными сериями тракторы, мало отличающиеся друг от друга по эксплуатационной массе (то есть принадлежащие одному тяговому классу), но с различной мощностью двигателя, в России все чаще обращаются к двухпараметрической классификации типажа тракторов. Основным ее параметром остается номинальное тяговое усилие, дополнительным – мощность двигателя.



ДТ-75, гусеничный трактор общего назначения, вошедший во второй типаж тракторов (1961–1965).

Советские типажы

Первый типаж, созданный в Научном авто-тракторном институте (НАТИ) и утвержденный в 1946 году, имел шесть тяговых классов: 0,6; 0,9; 1,4; 2; 3 и 6 (9). В первых трех классах двигатель был колесный, а в остальных – гусеничный. В каждом классе оговаривались мощность двигателя и диапазон скоростей трактора. Второй типаж, 1956 года, предназначался на пятилетку – с 1961 по 1965 год. Он предусматривал повышение рабочих скоростей до 5–6 км/ч, увеличение срока службы двигателей до 2500–3000 часов и трансмиссий – до 5000–6000 часов. Колесные модели Т-40, МТЗ-50, Т-16, ДТ-14, К-700 и гусеничные Т-74, ДТ-75, ДЭТ-250, появившиеся в этом списке, соответствовали мировому уровню техники. В третий типаж, на следующую пятилетку, до 1970 года, вошли 13 базовых моделей с тяговыми усилиями от 6 до 250 кН (0,6–25 тс) и ряд модификаций. Четвертый типаж был рассчитан на десять лет, с 1971 по 1980 год. Модели, вошедшие в него, отличались по многим параметрам. Рабочие скорости повысились до 35 км/ч, увеличился и срок службы до капитального ремонта. Улучшаются условия работы тракториста: в подвеску вводятся дополнительные упругие элементы, кабина снабжается рессорами, герметизируется, оснащается вентиляционными и отопительными устройствами, кондиционерами. Была сделана ставка на широкую унификацию узлов и деталей как внутри класса, так и между различными классами. Появляются модели с электрическим и гидравлическим приводом. Тракторы оснащают устройствами для автоматизации работ и защиты от аварийных ситуаций.

Современный и перспективный

При переходе к рыночной экономике типаж тракторов стал носить не обязательный, а рекомендательный характер. Кроме того, несколько крупных тракторостроительных заводов, такие как Минский, Харьковский, Южный (в Днепропетровске), оказались за границами России. Все это, вместе с общим экономическим спадом, привело к тому, что ныне действующий отечественный типаж тракторного парка стал неконкурентноспособным и в нем образовались значительные белые пятна. Так, в России, как и за рубежом, наиболее массовыми являются колесные полноприводные тракторы 4К4а



«Кировец» К-9000 мощностью 516 л. с. – одна из отечественных моделей мирового уровня, призванных закрыть белые пятна в типаже тракторов.

классической компоновки. Однако номенклатура их очень ограничена, особенно в диапазонах средних и высоких мощностей. Зарубежные фирмы предлагают гораздо более разнообразный спектр таких моделей, поэтому российские потребители вынуждены покупать дорогую импортную технику. В перспективе реальна потребность в еще большем разнообразии колесных и гусеничных тракторов. Набор типоразмеров и мощностей, который потребуются в ближайшем будущем, значительно больше, чем в существующем типаже тракторов. Это объясняется и огромными масштабами России, что ведет к многообразию почвенно-климатических зон, размеров площадей возделываемых культур, специализаций сельскохозяйственных предприятий, и все более сложными работами, которые должны выполнять строительно-промышленные тракторы, и более высокими требованиями к экологичности техники.

Создание мощных корпоративных структур, которым легче обеспечить выпуск новых типоразмеров тракторов и то, что заводы руководствуются перспективным типажом, оставляет надежду на улучшение положения в отечественном тракторостроении.



К-700 «Кировец», колесный, повышенной проходимости трактор общего назначения, тягового класса 5, мощностью 230 л. с.

ТРИ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПА

При создании типажя специалисты опираются на три основных принципа. Во-первых, количество и набор типоразмеров должны быть экономически оптимальными. Ведь с одной стороны, чем меньше типоразмеров, тем больше может быть масштаб производства каждого из них, а значит, снижается себестоимость. С другой стороны, слишком ограниченный набор приводит к тому, что, например, большой и мощный трактор используется на работах, которые не требуют ни таких размеров, ни такой мощности, и наоборот. А это снижает экономичность и производительность. Во-вторых, номинальное тяговое усилие и скорости трактора каждого класса должны обеспечивать максимальную производительность машинно-тракторного агрегата. В-третьих, диапазон тяговых усилий трактора в каждом классе частично перекрывает показатели смежных классов, что обеспечивает более широкий спектр вариантов применения моделей.

Французские тракторы Sift

Общество по изготовлению силового и тракторного оборудования Sift (Société d'installation de force et de traction, «Сифт») с 1910 года специализировалось на производстве калоризаторных двигателей, а затем самоходных тележек. В 1938 году оно сконструировало свой первый трактор – TD 4.

Эта дизельная модель была полностью изготовлена компанией, чье производство находилось в пригороде Парижа Булонь-Бийанкур. TD 4 на то время представлял собой современную машину: с пневматическими шинами, задним валом отбора мощности, посадкой под боковой шкив, электрическим освещением (круглые фары закреплены под решеткой радиатора) и двумя видами тормозов (комбинированная система для сельскохозяйственных работ и система с независимыми контурами для дорожного трактора). Его мощность достигала 43 л. с. на шкиве и 33 л. с. на валу благодаря четырехцилиндровому двигателю объемом почти 61 л. Коробка передач этого трактора имела пять скоростей. Чтобы расширить свой ассортимент, общество Sift предложило также трехколесный трактор типа 2A и 2B с максимальной мощностью 36 л. с. и стандартный D 2 мощностью 33 л. с.

Созданный в конце 1930-х годов, трактор Sift 43 был востребован и после войны.

Послевоенная востребованность

Даже после Второй мировой войны, во время которой продажи сельскохозяйственной техники существенно снизились, большой трактор Sift оказался достаточно современным, чтобы вернуться в строй. Производство этой машины началось в помещении, раньше принадлежавшем автомобильной компании Lorraine («Лёрейн») в городе Аржентей (тогда он относился к департаменту Сена-и-Уаз, а теперь входит в состав Валь-д'Уаз). Спрос

на тракторы оказался настолько высоким (поступил заказ на 5000 экземпляров TD 4, однако в действительности произведено было меньше), что часть производства взяла на себя фирма Snesta («Снекма»), бывшая Gnome & Rhône, которая была национализирована. Модификация TD 4 получила новое название, Sift 43, и в 1951 году у нее появился преемник – трактор Sift 60, или TL 4. Он был снабжен тем же четырехцилиндровым двигателем, однако мощность достигала 60 л. с. при 1300 об/мин, что на 200 об/мин выше, чем у Sift 43.



Трактор SIFT 30.



Трактор TD 4.

SIFT

construit pour durer

TD 4 - 45 CV

SIFT
DIESEL

Реклама трактора TD 4.

AU TERME DE L'ÉVOLUTION

H.30

UN TRACTEUR HAUTEMENT PERFECTIONNÉ...

SIFT
DIESEL

Реклама представляет трактор SIFT H 30 как самый совершенный.

Трактор-грузовик

В 1957 году на свет появилась следующая модификация – Sift 70. Еще раньше, в 1954 году, ассортимент машин пополнился инновационной моделью TL 2, трактором-грузовиком, дорожный просвет которого, равный 55 см, позволял провозить под рамой большое количество инструментов. Как на некоторых американских тракторах, сиденье и руль TL 2 были смещены вправо для улучшения обзора вперед и вниз. Подвеска регулировалась спереди и сзади, однако главной отличительной особенностью трактора было отсутствие двигателя под капотом! Силовая установка мощностью 28 л. с. представляла собой двухцилиндровый оппозитный двигатель объемом 3 л, который образовывал единое целое с четырехскоростной (а позднее шестискоростной) коробкой передач, так как коленчатый вал располагался параллельно задней оси. Для нормального охлаждения оппозитного двигателя водяной радиатор размещался, как обычно, спереди, и его вентилятор приводился в действие длинным валом, который находится под капотом вместе с топливным баком. Эта модель была отлично экипирована (электрический стартер, освещение, независимый отбор мощности, независимые тормоза, дифференциал с ручной

блокировкой) и по требованию заказчика могла быть оснащена гидравлической системой, которая обеспечивала энергией подъемное устройство и другие системы через гидрораспределители. Словом, трактор TL 2 действительно удался! Стоит отметить, что в двухцилиндровом двигателе использовались те же гильзы, шатуны и поршни, что и в блоке L 4, которым оснащался Sift 60, что позволило компании уменьшить расходы на производство. В 1955 году модель TL 2 получила название Sift 28, затем – H 30, и наконец, в 1957 году – H 35 (мощностью 35 л. с.).

Последние марочные тракторы

В ассортимент тракторов, сконструированных обществом Sift, вошли также машины с двигателями Perkins (например, Junior), Deutz (одноцилиндровые двигатели на моделях Sift 11 и 15 и двухцилиндровые двигатели на Sift 26, 30 и 32) и Güldner (Sift 17). Что касается моделей Sift 60 и 70, то они с 1961 года выпускались под названием Heracles («Хераклис») и TP 480 (его производственная модификация). Двигатель этих тракторов, как и в предыдущих модификациях, был четырехцилиндровым, с объемом 6,1 л, однако его максимальная мощность достигла 80 л. с.

Эти машины стали последними тракторами производства Sift, так как в 1965 году марка прекратила свое существование, слившись с группой CAFL, которая позднее, в свою очередь, была поглощена концерном Creusot-Loire («Кризо-Льюа»).

УДАЧНАЯ МОДИФИКАЦИЯ

В 1959 году была представлена модель В 40, модификация трактора TL 2, мощностью 40 л. с., которую модернизировали и производили вплоть до 1965 года. Кроме того, на базе В 40 в продажу запустили новый грузовой трактор, в котором радиатор был размещен непосредственно перед водителем и оставалось много свободного места для инструментов. Этот грузовой трактор Porte-outils 40 («Порт-оти») был предложен в качестве серийной модели с полной гидравлической системой.

В номере 35



В номере:

- Совнархозы: попытка децентрализации
- Южмаш

МТЗ-5

Спрашивайте в киосках уже через две недели!