

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Общие требования
к трактору



Английские
тракторы Austin



№
40

модель номера

T-140



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 40, 2016

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов 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. 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: 10 500 экз.

Цена: 599 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 © 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: 27.05.2016.

Дата выхода в свет: 28.08.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Промышленный трактор Т-140



История тракторостроения

8

Общие требования к трактору



Тракторы мира

10

Английские тракторы Austin



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

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.



С конца 1940-х годов, зная, что в стране разворачивается крупное промышленное строительство, Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) работал над проектом промышленного трактора С-140. И действительно, такая машина вскоре стала необходима.

В 1949 году вышло постановление правительства, обязавшее Министерство транспортного машиностроения создать гусеничный трактор мощностью 110–140 л. с. для работы с бульдозером и скрепером, а в 1956-м XX съезд КПСС уже постановил «освоить производство тракторов мощностью 140 и 250 л. с.».

С некоторых пор ЧТЗ был лишь мозговым центром тракторостроения, а для серийного выпуска новые модели отправляли на другие предприятия. В 1958 году трактор С-140, переименованный в Т-140, начали производить в Брянске, на Бежицком сталелитейном заводе, который в том же году переименовали в Брянский автомобильный. Мощности предприятия были рассчитаны на выпуск 5000 машин в год. Прежде чем попасть на лесоразработки, в карьеры, на огромные стройки, тракторы отправлялись на другие заводы, входившие в Министерство строительного и дорожного машиностроения, где на них ставили отвалы, ковши, рыхлители, корчеватели и т. д.



Промышленный трактор Т-140

Производившийся с 1958 по 1965 год на Брянском автомобильном заводе трактор Т-140 был спроектирован на Челябинском тракторном, а рабочее оборудование на него монтировали предприятия в нескольких городах.



Острая необходимость в мощной строительной и промышленной технике возникла в СССР сразу после Великой Отечественной войны. Надо было расчищать и отстраивать заново разрушенные города, возрождать заводы, восстанавливать железные дороги. Страна должна была встать из пепла не просто прежней, а обновленной. Политическая обстановка диктовала жесткие требования: нельзя было отставать от остального мира. Требовалось прокладывать дороги между городами, возводить насыпи и дамбы, разрабатывать новые месторождения полезных ископаемых. Кроме того, нужна была электроэнергия, и советское правительство планировало строительство крупных гидротехнических сооружений.



Крупные промышленные проекты требовали механизации земляных работ.



Трактор Т-140.

Самыми трудоемкими на всех перечисленных проектах всегда бывают земляные работы. Так, на строительство 1000 км автомобильной трассы или железнодорожной линии приходится в среднем 25–35 млн кубометров земляных работ. Значит, прежде всего следовало механизировать эти процессы – нужны были мощные тракторы, агрегируемые с разнообразными инструментами для строительных и промышленных работ.

Предшественники

Какую технику, пригодную для строительных работ, имела страна в послевоенные годы? Самым массовым стал сельскохозяйственный ДТ-54, мощностью 54 л. с., который выпускали с 1949 года на Сталинградском и Харьковском тракторных заводах, а с 1952 года – на Алтайском тракторном заводе. Трактор мог работать с бульдозерным отвалом и скрепером, но был слишком слабосилен для больших и тяжелых операций.

Более подходящей была модель С-80 («Сталинец-80») производства ЧТЗ. Первые ее экземпляры были изготовлены в начале 1946 года и очень быстро завоевали популярность. И не удивительно. Трактор с четырехтактным дизелем марки КДМ-46, развивавший 93 л. с. при 1000 об/мин, в то время был самым мощным и производительным в СССР. К нему можно было присоединить практически любые из существовавших тогда дорожных,

На пахоте и стройке

Условия и особенности работы сельскохозяйственных и промышленных тракторов очень различны. На пахоте трактор работает в непрерывном технологическом процессе, производя однотипную операцию, при этом тяговое усилие остается примерно постоянным. Напротив, промышленное использование машин связано с цикличностью технологических процессов, повышенной неравномерностью. Так, бульдозер сначала срезает слой грунта, затем его перемещает и завершает цикл обратным ходом – откатом. При этом вначале нагрузки максимальны, а при откате – минимальны. В сельском хозяйстве работы идут на мягких и однородных почвах. Промышленные тракторы имеют дело с тяжелыми грунтами, мерзлотой, каменистыми включениями.

строительных и мелиоративных машин. Его прочная конструкция выдерживала нагрузки, характерные для бульдозера, корчевателя или скрепера. Проблема состояла в том, что этих замечательных машин не хватало. Их использовали в сельском хозяйстве и армии, а парк строительных и дорожных машин предстояло к концу 1940-х годов существенно увеличить. Например, в 1947 году было выпущено 473 бульдозера против 118 в 1940-м.



На строительстве Волжской ГЭС. 1961 г.

ЗНАКОВОЕ ИМЯ

В 1956 году, еще до начала серийного производства, трактор сменил название. Литеру С (Сталинец) в маркировке заменили буквой Т (трактор). В то время, после смерти Сталина, произошло немало подобных переименований. Но что интересно, тракторы с литерой Т в народе еще долго все-таки называли «Эсками». Ведь с этой буквой в названии тракторов уже давно связывали не имя «вождя», а надежную технику.

Требовался принципиально новый энергоемкий трактор именно промышленного назначения. В нем должны были сочетаться большая мощность, соответствующая сила тяги, экономичность и неприхотливость. Кроме того, эта качественно новая машина должна была стать массовой.

Закономерно, что Челябинский тракторный завод, с его сильной технической базой, сформированной для производства танков и, что еще более важно, замечательной конструкторской школой, стал местом рождения целого семейства мощных промышленных тракторов.

Наблюдения экспертов

При проектировании новой модели – С-140 – использовали наблюдения, сделанные непосредственно на местах эксплуатации ее предшественника – С-80. Несмотря на то что трактор был нарасхват, за ним внимательно и критически следили эксперты. Выяснилось, что летом на стройках абразивные частицы пыли буквально за несколько часов забивали воздухоочистители, проникая в дизель и топливную аппаратуру. Ходовая часть выходила из строя не выдержав и 100 моточасов. Еще проблема: трактор общего назначения (значит, в основном сельскохозяйственного) не был рассчитан на круглогодичную и круглосуточную работу. С этим связано и то, что ремонт и уход за ним производили прямо под открытым небом, в пересменки, а к этому машину

тоже не готовили. Все говорило о том, что необходимо не просто усилить конструкцию, а разработать абсолютно новый тип трактора – приспособленный для длительной специфической работы.

Для тяжелых работ

На том, чтобы разрабатывать именно промышленный трактор, а не общего назначения, как планировалось вначале, настоял конструктор В. И. Дурановский. На ЧТЗ уже было начато

проектирование целого семейства: объект № 710 (С-64) предназначался для сельскохозяйственных работ, № 711 (С-140) – для дорожно-строительных и промышленных, № 712 (АТ-С) должен был стать артиллерийским тягачом. Главный конструктор М. Ф. Балжи поддержал Дурановского, и в министерстве согласились с таким вариантом.

При проектировании С-140 использовали наработки и узлы артиллерийского тягача АТ-С. Двигатель марки 6КДМ-50Т был максимально



До появления Т-140 на строительно-дорожных работах использовали сельскохозяйственный трактор ДТ-54.

Модель номера

унифицирован с мотором трактора С-80, но имел на два рабочих цилиндра больше, получился длиннее, но и мощнее. В рычажную систему управления двухдисковой сухой постоянно замкнутого типа муфтой сцепления был включен пневматический сервомеханизм следящего действия, значительно снижающий усилие, необходимое для выключения муфты.

Пятиступенчатая коробка передач с постоянным зацеплением шестерен обеспечивала пять передач переднего и две заднего хода. Механизм управления тормозами был заблокирован так, что при необходимости поворота трактора растормаживался тормоз прямого хода и затормаживался остановочный. При перемещении рычага управления на себя в камеру поступал сжатый воздух, и шток поворачивал валик, облегчая управление тормозами.

Рама трактора состояла из двух лонжеронов и двух поперечных балок коробчатого сечения. На лонжеронах были установлены четыре кронштейна для навесного оборудования, трубы для торсионов подвески, кронштейны поддерживающих катков, задние опоры двигателя, упоры и грязеочистители. Передняя поперечная балка имела проушины для навесного оборудования и переднюю опору двигателя, к которой

ХАРАКТЕРИСТИКА Т-140

Назначение

Гусеничный промышленный трактор общего назначения для использования с навесными, полунавесными и прицепными орудиями на строительстве промышленных, гидротехнических и других объектов с большим объемом земляных работ.

В сельском хозяйстве может применяться на горных, равнинных (степных) и орошаемых землях для выполнения корчевальных и плантажных работ, глубокой пахоты и т. д.



Трактор оборудован кабиной с теплозвуковой изоляцией, отопителем и вентилятором.



Направляющее колесо смонтировано на кривошипе, который поставлен на бронзовых втулках, запрессованных в кронштейны лонжерона рамы.

Шесть опорных катков с каждой стороны объединены попарно в каретки двуплечими рычагами.

Изготовитель	Брянский автомобильный завод
Время выпуска	1958–1965
Мощность двигателя, л. с.	140
Полная масса, кг	15 100
Число передач вперед / назад	5 / 2
Диапазон скоростей движения вперед / назад, км/ч	2,38–10,9 / 2,67–6,82

также крепились радиаторы. Ко второй поперечной балке был приварен кронштейн передней опоры трансмиссии.

Двенадцать опорных катков (по шесть с каждой стороны) попарно объединены в каретки двухплечими рычагами. Каждая каретка установлена на оси балансира, который соединяет ее с торсионом. Один конец торсиона заделан в трубе балансира, а второй – в противоположном лонжероне рамы. Правая и левая передние каретки заблокированы между собой рычажной системой. Внутренние концы торсионов задних кареток закреплены в кронштейне поперечины рамы. Полости торсионов уплотнены резиновыми кольцами.

Из Челябинска в Брянск

Опытный образец был изготовлен весной 1952 года. Первые тракторы проходили испытания в Челябинске, на строительстве Сталинградской и Кременчугской ГЭС. Коэффициент сцепления и КПД новой модели превосходили аналогичные показатели всех отечественных и зарубежных тракторов. Его надо было срочно запускать в серию, но ЧТЗ был перегружен, и производство решили организовать на Брянском автомобильном заводе (тогда еще Бежицком). С 1953 года 14 его специалистов стажировались в Челябинске. Они и составили основу тракторного КБ на брянском предприятии, а возглавил коллектив инженеров Дурановский. В 1957 году в Брянск передали всю чертежно-техническую документацию на С-140. С 1958 года начался серийный выпуск трактора.

Здесь же, в Брянске, на Заводе дорожных машин на трактор монтировали навесное оборудование: бульдозер Д-522 с поворотным отвалом 4430 × 1200 мм, Д-521 с неповоротным отвалом 3360 × 1350 мм, винтовые раскосы



Бульдозер Д-521 Брянского завода дорожных машин, созданный на базе Т-140.

которого позволяли менять угол резания, рыхлителем Д-527 задней навески, шириной рыхления 2000 мм, с пятью зубьями, корчевателем-древовалом Д-526. Завод также выпускал прицепные шестиколесные скреперы Д-213А с тросовым управлением и Д-523 с гидравлическим, с ковшами емкостью 10 куб. м.

Превращения Т-140

Трактор Т-140 приспособляли к конкретным работам, оснащая его навесным или прицепным оборудованием, и на других предприятиях. Дмитровский экскаваторный завод агрегатировал с трактором Т-140 роторный экскаватор ЭТР-131. Такая машина рыла траншеи даже в мерзлых грунтах. Ее характеристики были такими: размеры траншеи – 1300 × 230 мм, производительность – до 436 куб. м грунта в час, диаметр ротора по зубьям – 3420 мм. На заводе «Октябрьская кузница» в городе Коростень Житомирской области к трактору присоединяли струг-метатель Д-524. С таким прицепом Т-140 выполнял землеройные работы линейного характера при разработке каналов и для создания насыпей при

возведении железных и автомобильных дорог. Трактор выполнял функции тягача, а струг имел свой независимый привод от дизеля 2Д12Б мощностью 300 л. с. Вместе они разрабатывали каналы глубиной до 5 м. Вес агрегата составлял 30 т. Производительность – до 1000 куб. м породы в час!

Рыбинский завод дорожных машин выпускал на базе Т-140 роторный снегоочиститель Д-382, производительностью до 850 куб. м снега. Эта машина, с ротором диаметром 1200 мм, освобождала от снега полосу шириной 3 м, срезая снежный покров толщиной 2 м. Ленинградский механический завод монтировал на трактор вибровдавливающий погружатель свай ВВПС-32/19, производительностью до 20 свай в смену. Вес такой машины достигал 30 т. Возвращаясь на родину, в Челябинск, Т-140 на Заводе дорожных машин имени Колосенко получал бульдозерное оборудование марки Д-275 с канатно-блочным управлением и неповоротным отвалом, оснащенным открылками – уширителями отвала, и Д-290, с таким же управлением, но с поворотным отвалом размером 4480 × 1270 мм.



Обелиск, установленный при въезде в город Брянск.

Общие требования к трактору

Поскольку тракторы выполняют самые разные работы, в разных условиях, с разными орудиями, и требования, предъявляемые к ним, бывают порой противоположны. Однако при всех различиях есть и общее.

Условно требования к трактору в составе машинно-тракторного агрегата (МТА) делят на четыре основные группы:

- требования технологического процесса работы МТА;
- технико-экономические требования;
- общетехнические требования;
- требования охраны труда, безопасности движения и защиты окружающей среды.

Разное назначение – разные требования

Требования технологического процесса должны обеспечивать качественное выполнение работ и, соответственно, зависят от назначения трактора. Промышленные должны иметь хорошую проходимость, сцепление с разнообразными грунтами, маневренность. Лесопромышленным и лесохозяйственным требуется проходимость и маневренность в условиях леса, и в то же время они должны оказывать минимальное повреждающее воздействие на травяной покров почвы. Особые требования – к сельскохозяйственным



Траншейный экскаватор ЭТР-204 на базе Т-130Г может работать со скоростью 0,1–0,3 км/ч благодаря ходоуменьшителю.

Медленнее, еще медленнее

Еще одно важное требование для сохранения структуры почвы – относительно малая скорость движения трактора. Для этого силовые передачи многих моделей оснащают специальными ходоуменьшителями. На тракторе Б-75 он пятиступенчатый. На тракторе МТЗ-82 это устройство сокращает технологическую скорость до диапазона от 0,27 км/ч до 0,6 км/ч на первых двух передних передачах и от 0,6 км/ч до 1,3 км/ч на реверсивной передаче. Т-140 работает с ходоуменьшителем на скоростях от 0,59 до 3,65 км/ч. Малые скорости требуются и некоторым промышленным тракторам, например траншейным экскаваторам.

тракторам. Необходимо минимизировать давление на почву колес или гусениц и в то же время качественно обработать ее.

Сохраняя почву

Давление движителей на почву должно быть не более 0,045 МПа для гусеничных и 0,08–0,11 МПа для колесных тракторов. Добиваются этого разными способами. Так, мощный трактор К-701 может работать с широкозахватными агрегатами, в результате чего делать меньше проходов по полю, что сохраняет почву. Но с другой стороны, такая тяжелая машина оставляет слишком глубокую колею и сильно уплотняет почву, что ей вредит. Выйти из этого тупика позволяют сдвоенные колеса. На них К-701 на ранневесеннем бороновании зяби, например, при влажности почвы 28,2 % оставляет колею 6,8 см. Для сравнения: гусеничный трактор ДТ-75М, более легкий и менее мощный, – 9,4 см. Малое удельное давление на почву особенно важно для болотоходных моделей, которые выполняют мелиоративные и сельскохозяйственные работы на слабых, заболоченных грунтах. Для достижения этого увеличивают ширину и опорную длину гусениц. Например, болотоход Б-75 имеет удельное давление 0,23 кгс/см² – почти в два раза меньше, чем у трактора Д-75, на основе которого он сделан. Это при том, что Б-75 на 1250 кг тяжелее базовой модели. Дело в том, что ширина гусениц болотохода – 670 мм (у Д-75 – 390), а опорная длина – 2365 мм (у Д-75 – 1612). За счет возможности поднимать и опускать направляющие колеса опорную длину гусениц можно менять. На слабом грунте она максимальная, на плотном или при повороте – такая же, как у Д-75.



Направляющие колеса с механизмами натяжения и амортизации обеспечивают устойчивость трелевочному трактору ТДТ-55А, которая так необходима при работе на пересеченной местности.

Для полевых работ

В период предпосевной обработки почвы, а особенно для последующей обработки пропашных культур, тракторы должны сохранять устойчивое прямолинейное движение. Это требование выполняется за счет установки направляющих колес под некоторым углом и тщательной регулировки целого ряда узлов и деталей рулевого механизма.

Еще одно ценное качество, которое постоянно совершенствовали тракторостроители, – способность агрегатироваться с большим комплексом машин-орудий. Если «Фордзон-Путиловец» в 1920-х годах мог работать с двухкорпусным плугом и еще несколькими прицепными сельхозмашинами, то появившийся в начале 1930-х СХТЗ-15/30 – с двух- и трехкорпусными плугами и прицепными машинами с приводом от вала отбора мощности, а вышедший в конце того же десятилетия СХТЗ-НАТИ уже тянул четырех- и пятикорпусный плуг. В 1950-х годах универсально-пропашной МТЗ-2 был приспособлен для навесного и прицепного оборудования.

Универсально-пропашные тракторы, а тем более созданные на их базе специализированные, должны удовлетворять еще двум требованиям: обладать хорошей маневренностью и иметь большой агротехнический и дорожный просвет. Так, хлопководческий МТЗ-50Х имеет агротехнический просвет 830 мм, а ширину его колеи можно менять беступенчато от 1400 до 2100 мм. Его «коллега» Т-28Х4 с просветом 825 мм может менять колею в пределах 1800–2400 мм. Одно переднее колесо у обеих моделей и механизм реверса делает их более маневренными.



Трактор ДТ-75, спроектированный в 1959 году, агрегатировался более чем со 100 сельхозмашинами и орудиями.

Производительность и экономичность

Технико-экономическим требованиям должны отвечать все тракторы. Важнейшее из них – высокая производительность и экономичность. Производительность оценивается почасовой выработкой, которая для сельскохозяйственных МТА зависит от ширины его захвата и скорости движения, то есть от тягового усилия трактора, числа и диапазона передач, величины буксования движителей. Для промышленных тракторов, имеющих циклический характер работы, часовая выработка зависит в основном от времени и числа циклов, максимального тягового усилия трактора и (для землеройных работ) массы перемещаемой призмы грунта. Для трелевочных тракторов и совершающих транспортные работы с колесными и санными прицепами часовая выработка зависит от массы древесины или других грузов и рабочей длины пути

перевозки от места погрузки до места складирования. Так, тракторы ДТ-75, Т-74, Т-75 класса 3 т, имеющие выработку 7 га, стали эталоном, по которому рассчитывают уровень эффективности использования других моделей и всего тракторного парка.

Экономичность работы трактора оценивают по расходу топлива на единицу выполненной работы. Этот показатель в свою очередь зависит от удельного расхода топлива двигателем, обозначающего массовый расход, приходящийся на единицу мощности. Удельный расход топлива выражают в граммах на лошадиную силу-час (г/л. с.-ч). Так, распространенный двигатель Челябинского тракторного завода Д-180 расходует 160 г/л. с.-ч., Д145Т, одна из самых последних и модернизированных разработок Владимирского моторо-тракторного завода, – 176 г/л. с.-ч., современный дизель для сельхозтехники Ярославского моторного завода ЯМЗ-238АК – 162 г/л. с.-ч.



Трактор Т-170, как и другая техника с двигателем Т-180, считается довольно экономичным.

ОБЩЕТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Надежность трактора и удобство технического обслуживания обеспечивают его долговечность. В норме он служит в пределах от 8 до 15 лет, в зависимости от годовой загрузки и качества эксплуатации. Еще один показатель, ресурс, должен колебаться в пределах 6–10 тыс. моточасов. Для разных агрегатов, узлов и деталей он несколько отличается. Этот показатель говорит о том, какое время можно использовать деталь или устройство до достижения предельного состояния.

Английские тракторы Austin

Компания, основанная в 1905 году Гербертом Остином и известная прежде всего своими автомобилями, очень рано занялась производством сельскохозяйственных тракторов.

Austin

Стоит отметить определенное сходство между американцем Фордом и истинным британцем Остином (который впоследствии получил от королевы дворянский титул и стал именоваться сиром Гербертом Остином). Оба они живо интересовались «народной машиной», будучи сыновьями земледельцев, знавшими, насколько тяжело это занятие. Остин импортировал тракторы из США. Однако он не остановился на этом, а решил, как Генри Форд, создать свою сельскохозяйственную машину – простую, не слишком дорогую и способную покорить сердца всех земледельцев. Сама История подстегнула его, когда во время Первой мировой войны производство сельскохозяйственной техники существенно возросло, чтобы компенсировать нехватку рабочей

силы, поскольку множество англичан были мобилизованы и сельское хозяйство должно было кормить миллионы солдат.

Сильный соперник

В 1917 году британское правительство обратилось к Форду. Для него Великобритания стала большим рынком сбыта трактора Fordson («Фордзон»), прошедшего первые испытания еще в 1905 году. Однако эти машины импортировались в разобранном виде и собирались в Манчестере, что занимало много времени и недешево обходилось государству.

Остин воспользовался случаем, чтобы предложить свою собственную модель простой и экономичной машины. Ранее он не упустил возможность изучить разработки Форда,

Парафиновый мотор

Первый трактор Austin, выпущенный в свет в 1919 году под названием «модель R», мог работать на двух видах топлива: бензине или бензине с парафином. Во втором случае двигатель заводился обычным способом, с использованием бензина, а затем переходил на парафин, содержащийся во втором резервуаре. Парафин был куда более дешевым топливом, поскольку не облагался налогом. Мощность такого двигателя колебалась от 23,7 до 25,5 л. с., в зависимости от топлива.

отправив своего инженера Уолтера Бодмена на гигантское производство американца, расположенное в Детройте. Необходимо было действовать быстро, потому что Форд, предупреждая события, обосновался в Корке, на юге Ирландии, откуда рассчитывал наводнить британский (а может, и европейский) рынок своими тракторами. Остин позаимствовал идею литого грузового шасси с единой системой «двигатель – коробка передач – мост» и взял четырехцилиндровый двигатель объемом 3,6 л, который использовался в автомобиле модели Austin 20.

Опыт конкурента

Трактор Austin был мощнее, чем Fordson, однако продавался примерно по той же цене, потому что американский трактор облагался пошлиной в 33 % от стоимости. Однако, когда Форд наконец начал производить свои тракторы в Ирландии, цены на Fordson заметно упали, ведь он больше не облагался таможенными пошлинами. Остин напрасно пытался снизить цены: он был не



Первые тракторы Austin имели четырехцилиндровый двигатель с диаметром цилиндра 95 мм и ходом поршня 127 мм. Он мог работать на парафине.



В 1920-х годах Austin 15/25 был конкурентом трактора Fordson F во Франции. Обе модели имели моноблочную конструкцию с двигателем, коробкой передач и мостом, расположенными в линию под герметичными картерами.

МАЛЕНЬКИЙ, БОЛЬШОЙ И СРЕДНИЙ

Фирма Austin не почивала на лаврах, а продолжала расширять линейку тракторов, в частности, выпустила маленькую машину 10/20 л. с. (ВО 28), большой дизельный трактор 45/55 л. с. и среднюю модель 22/35 л. с. Однако накануне Второй мировой войны марка сдала позиции с появлением французских конкурентов. Война положила конец сельскохозяйственной карьере компании Austin на французских территориях.

в состоянии соперничать с Фордом, продававшим свои машины в три раза дешевле. Тогда Остин решил попытаться найти другой европейский рынок сбыта и повторить опыт Форда в Ирландии: построить тракторный завод на территории страны, чтобы избежать пошлин.

Вылазка во Францию

Именно тогда Остин и обосновался во Франции, где в Лианкуре (департамент Уаза) к тому времени у него уже был филиал автомобильного производства. На этом заводе изделия только собирали – все детали по-прежнему производили в Англии. Кроме того, тракторы сохранили маркировку в британских единицах измерения. Производство было запущено в 1920 году. Первой стала модель AM, которая на следующий год была переименована в 15/25 (15 л. с. на балке, 25 л. с. на шкиве).

Модель 15/25 ждал большой и быстрый успех. Остин на это не рассчитывал, потому что в 1927 году производство тракторов в Великобритании пришлось приостановить. Оно было полностью перенесено во Францию. К 1934 году здесь было выпущено от 4000 до 6000 тракторов 15/25 с небольшими изменениями, в частности, с тремя передними передачами (у английских моделей передач было две), а затем с закругленным кожухом радиатора. В начале 1930-х годов эта модель получила название DE 30. Существовало несколько ее разновидностей. Например, дорожный трактор с шинами и очень удобным сиденьем и задним сиденьем, развернутым в обратную сторону; промышленный трактор с бандажными колесами; узкий трактор с металлическими колесами. Ирония судьбы: французские тракторы Austin экспортировались в Великобританию и другие страны Содружества, даже в Австралию!



В 1930-х годах компания Austin выпускала несколько разновидностей трактора под одной маркой: от мощных промышленных до небольших дорожных.



Тракторы английской фирмы производили во Франции и экспортировали в Великобританию.

В номере 41



В номере:

- Выставка в Брюсселе 1958 года
- Учебный цех ХТЗ

ДТ-20

Спрашивайте в киосках уже через две недели!