

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 599 руб.

ТРАКТОРЫ

ИСТОРИЯ, ЛЮДИ, МАШИНЫ



Первые транспортные
газогенераторы



Итальянские
Landini



№

29

модель номера

MTZ-82



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 29, 2016

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Ашет Коллекция»

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Главный редактор: Иванников Михаил Юрьевич

Адрес редакции, 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, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-56339 от 2 декабря 2013 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. Vema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 15 300 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 599 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров 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 неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара. Информация о тракторе МТЗ-82 предоставлена Музеем истории трактора, г. Чебоксары. Подписано в печать: 18.12.2015.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Многофункциональный трактор МТЗ-82



История тракторостроения

8

Первые транспортные газогенераторы



Тракторы мира

10

Итальянские Landini



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине), 5 (вверху) © частная коллекция; стр. 3 (внизу), 4, 7 (вверху) © фотобанк Лори; стр. 5 (в середине), 7 (внизу) РИА Новости; стр. 6 © О. Иванов; стр. 9 © ImageForum/EastNews; стр. 9 (внизу) AKG/EastNews; стр. 9 (вверху), 10, 11 © wikipedia;

Автор текстов: стр. 8-11 О. Ветрова.

Модель номера



МТЗ-82 – один из самых универсальных и многофункциональных тракторов в истории отечественной техники. Он предназначался для выполнения самых разнообразных работ, от подготовки почвы под посев до уборки и транспортировки урожая. Однако МТЗ-82 нашел применение и за пределами сельского хозяйства: на лесозаготовках, в строительстве и промышленности. Кроме того, этот трактор обеспечивал высокую производительность, обладая при этом надежностью и малой себестоимостью. Неудивительно, что МТЗ-82 стал одной из самых массовых советских моделей.

Небывалую многофункциональность трактору обеспечивала система гидрооборудования, позволявшая ему успешно работать на самых разных почвах. При этом за счет полного привода даже в трудных географических условиях МТЗ-82 мог использоваться с большинством навесных машин. Многочисленные модификации этой уникальной модели позволили механизировать те области сельского хозяйства, в которых ранее использовался неэффективный ручной труд, например рисовые посадки или земледелие на крутых склонах.



Многофункциональный трактор МТЗ-82

Благодаря своей многофункциональности и широкому модельному ряду МТЗ-82 быстро завоевал популярность и стал одним из самых массовых советских тракторов.

МТЗ-82 представляет собой модернизированную версию популярной модели МТЗ-52. Он разрабатывался параллельно с трактором МТЗ-80 и практически идентичен ему по конструкции. Единственное отличие МТЗ-82 – полноприводной двигатель, что обеспечило более экономичный расход топлива.

Комфорт и устойчивость

МТЗ-82 – трактор полурамной конструкции. Его герметичная цельнометаллическая кабина крепится к остоу не напрямую, а с помощью резиновых амортизаторов. Такое устройство снижает уровень шума и вибрации внутри. Этой же цели служит звукоизоляционный материал, которым покрыты стены и двери. Кабина отапливается и вентилируется, что

позволяет создать наиболее комфортный температурный режим.

Как и у большинства колесных традиционной компоновки тракторов, задние колеса МТЗ-82 значительно больше передних. Для повышения устойчивости и проходимости трактора при работе с навесными орудиями ширину колеи можно изменять. Расстояние между задними колесами регулируется в диапазоне 140–210 см, между передними – 120–180 см (правда, сделать это несколько сложнее из-за другого крепления к оси).

Для любых почв

Главное достоинство МТЗ-82 и его модификаций – способность справляться с любыми типами почв и рельефов. Для этого трактор оборудован гидросистемой, состоящей из гидравлического привода, насоса, силового цилиндра, гидроаккумулятора, рас-

пределителя и системы задней навески. Водитель может управлять всеми этими узлами с помощью рычагов и педалей и тем



Фонтан перед корпусом Минского тракторного завода.

самым регулировать положение навесного оборудования. Такая наладка служит двум целям. Во-первых, она повышает проходимость трактора, а значит, и его производительность. Во-вторых, таким образом значительно улучшается качество работы. Например, управляя плугом с помощью гидросистемы, можно пропахать все поле с одинаковой глубиной, невзирая на особенности почвы.

Хотя уже базовая модель МТЗ-82 могла приспособиваться к самым разным условиям, у трактора было несколько специальных модификаций. Например, МТЗ-82Т был предназначен для обработки овощебахчевых



Трактор МТЗ-82.1 «Беларус».

Модификации МТЗ-82

МТЗ-82.1 – модель с увеличенной кабиной, выпускалась также в версии МТЗ-82.1-23/12 с увеличенными передними колесами;

МТЗ-82Р – для работы на рисовых полях;

МТЗ-82Н – для выполнения операций на склонах;

МТЗ-82К – для работ на крутых склонах до 20°;

МТЗ-82Т – для сбора овощебахчевых культур и ухода за ними.



Трактор МТЗ-82 с бульдозерным отвалом и прицепом.



Художники-конструкторы головного специального конструкторского бюро Минского тракторного завода.

культур, а МТЗ-82Н – для работы на склонах. Функции в свою очередь определяли конструктивные особенности этих модификаций. Так, дорожный просвет базовой модели составлял 46,5 см, у МТЗ-82Т – 65 см, а у МТЗ-82Н – 40 см. Также модификации могли отличаться типом шин, числом передач и соединительными устройствами для навесного оборудования.

Море по колену

Рис – очень влаголюбивая культура, его выращивают на специальных, залитых водой полях, так называемых чеках. Обработка этих полей

всегда представляла большую проблему. Обычный трактор просто не мог проехать по воде и слякоти, он начинал буксовать. Поля приходилось подсушивать, а потом заливать снова. Разработанная в начале 1980-х модификация МТЗ-82Р решила эту проблему раз и навсегда. Благодаря увеличенному дорожному просвету, полному приводу и высоким почвозацепам новый трактор мог легко передвигаться по заполненным водой междурядьям. Более того, специальная система управления навесным оборудованием позволяла ему производить все необходимые операции: сев, боронование, уборку урожая, обработку земли и выравнивание чеков. По сути, это был первый в СССР многоцелевой рисоводческий трактор. Однако, как показала практика, МТЗ-82Р подходил не только для работы на чеках. Он оказался весьма удобен и для уборки трав

на переувлажненных пойменных и заболоченных лугах. Трактор сохранял отличную проходимость, даже когда его колеса погружались в размокший грунт на 70 см!

Повышенная проходимость не единственное достоинство МТЗ-82Р. Значительная переработка конструкции кабины сделала труд тракториста намного комфортнее. Сиденье можно отрегулировать по росту и весу водителя. Педали и рычаги перекомпонованы таким образом, чтобы сделать управление максимально легким и удобным. Чтобы компенсировать высокий дорожный просвет, подножки получили третью ступеньку, а на передней стенке кабины и на дверцах появились поручни.

Горы по плечу

Не меньшую проблему, чем рисовые поля, для сельскохозяйственной техники представляли горы. Главным препятствием для горного земледелия была крутизна склонов. Если подъем превышал 8°, равнинные колесные тракторы начинали буксовать. Даже на менее крутых склонах их производительность оставляла желать лучшего.

Две модификации МТЗ-82 – МТЗ-82Н и МТЗ-82К – предназначались для решения этой проблемы. Они разрабатывались независимо друг от друга, хотя и на основе одной базовой модели, и реализуют разные подходы к созданию горного трактора. МТЗ-82Н был по сути равнинной машиной с повышенной устойчивостью, в то время как МТЗ-82К отличалась специализированная ходовая часть. Остов этого трактора был стабилизирован качающимися редукторами ходовых колес с помощью гидросистем. Как следствие, он мог подниматься на гораздо более крутые склоны – до 20°, в то время как МТЗ-82Н – до 16°. При этом обе модификации могли производить все основные виды обработки почвы, а также использоваться для посева и ухода за культурами.

Рельеф не преграда

МТЗ-82Н предназначен для работы в горно-равнинных районах. По сравнению с базовой моделью у него несколько меньше дорожный просвет – 40 см. Дополнительную устойчивость, как боковую, так и продольную, трактору придает заниженный центр тяжести, что достигается за счет уменьшенного диаметра колес.

Горная «прописка» МТЗ-82Н обусловила и некоторые изменения в его внутреннем устройстве. Наибольшие перестройки были сделаны в раздаточной коробке. В нее был добавлен блок, который отключал муфту

Модель номера

свободного хода для работы с отключенным передним ведущим мостом и принудительно включал ее, когда необходимо было затормозить всеми колесами при работе на склоне. Позаботились разработчики МТЗ-82Н и о водителе. Сиденье стабилизируется под нужным углом в зависимости от крутизны склона, обеспечивая вертикальное положение тракториста. Кроме того, машина оборудована защитным каркасом.

Он предохраняет водителя от травм в том случае, если трактор не справляется с подъемом и опрокидывается.

Испытания МТЗ-82Н проходили в Армении, Грузии, Закарпатье и Приуралье. Трудно поверить, но до 1980-х годов горные поля этих регионов пахали по старинке – на лошадях. Новый трактор стал первой машиной, которая могла справиться с крутыми склонами. Естественно, производительность по сравнению с ручным трудом многократно возросла.

Однако тракторы показали не только высокую эффективность, но и надежность и экономичность. В 1978 году новую модификацию поставили на серийное производство.

Трактор-скалолаз

В отличие от МТЗ-82Н, МТЗ-82К не был вариантом равнинного трактора, приспособленным к горным условиям. Хотя в этой модификации сохранены общая компоновка и большинство узлов базовой модели, его

ХАРАКТЕРИСТИКА МТЗ-82

Назначение

Широкий спектр сельскохозяйственных операций: от подготовки почвы под посев до уборочных и транспортных операций. Различные работы в лесном, коммунальном хозяйстве, строительстве и промышленности в различных климатических зонах.



Герметичная кабина крепится к остоу на амортизаторах, что уменьшает вибрацию и шум.

Дорожный просвет у различных модификаций колебался в диапазоне от 40 до 65 см.



Все колеса трактора – ведущие.

Изготовитель	Минский тракторный завод
Время выпуска	1957–2013
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	82 (60)
Эксплуатационная масса, кг	3700
Конструктивная масса, кг	2500
Число передач вперед / назад	18 / 9
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	1,89–33,4

НАГРАДЫ

Неудивительно, что при таких выдающихся достоинствах МТЗ-82 завоевал широкое признание. Его базовая модель удостоилась золотой медали на Промышленной выставке СССР в Загребе в 1976 году. Рисоводческая модификация МТЗ-82Р завоевала золотую медаль на Международной выставке сельскохозяйственной техники в Югославии. МТЗ-82К, предназначенный для работы на крутых склонах, был отмечен дипломом ВДНХ за оригинальность конструкции.

конструкция претерпела значительные изменения. Можно даже сказать, что это уже другой трактор, со своей технической характеристикой. Для обеспечения работы на склонах МТЗ-82К оборудован бортовыми качающимися редукторами и гидравлической системой автоматической стабилизации и выравнивания положения остова. В конструкцию переднего ведущего моста введены параллелограммные рычаги, а в систему навески – гидроцилиндры, стабилизирующие агрегируемое оборудование.

Новый тип стабилизации

Если в МТЗ-82Н выравнивалось только сиденье водителя, причем его надо было специально регулировать, то система стабилизации МТЗ-82К поддерживает в вертикальном положении весь остов трактора. Эта оригинальная идея инженеров Минского тракторного завода решала множество проблем, возникших при работе на склонах. Во-первых, вертикальное положение остова исключало перераспределение его массы по опорам. Благодаря этому трактор значительно меньше буксовал и практически не сползал. Во-вторых, это нейтрализовало вредное влияние рельефа на тяговую способность трактора, его мощность и, как следствие, производительность. В-третьих, стабилизация остова обеспечивала прямолинейность хода, маневренность и нормальные условия работы тракториста.

Несмотря на конструктивные отличия, МТЗ-82К мог работать с большей частью навесных орудий базовой модели. Особенно хорошо он зарекомендовал себя в обработке почв и пропашных культур, уходе за посевами, сенокошении и уходе за пастбищами и сенокосами.



Трактор МТЗ-82 на уборке дороги.



Трактор МТЗ-82 на Выставке достижений народного хозяйства (ВДНХ).

Первые транспортные газогенераторы

В 1900 году инженер Тейлор во Франции построил первый газогенераторный автомобиль. Вслед за ним появилось множество разнообразных силовых установок для транспорта на основе газогенераторов.

До 1914 года в мире было изготовлено несколько десятков газогенераторных автомашин. Сначала газогенераторные грузовики использовались в основном в тропических странах, где цена на жидкое топливо была гораздо выше, чем на древесину или древесный уголь. Кроме автомобилей, здесь на газогенераторных установках работало около 100 тепловозов. В 1905 году инженер Торникрофт в Англии создал первую газогенераторную моторную лодку, в 1908-м во Франции появился первый газогенераторный трактор, в 1916-м

между Парижем и Руаном стал курсировать газогенераторный автобус. А после изобретения газогенератора обращенного процесса газификации в Европе начали все активнее применять твердое топливо на транспорте.

Газогенератор Тейлора

Этот газогенератор работал по прямому процессу газификации, используя древесные чурки или древесный уголь. По трубе из верхней части газогенератора газ попадал в охладители, затем в очиститель (скуббер) и автомобильный двигатель. В патенте Тейлора была зарегистрирована особая система подачи водяного пара и воздуха. Охладитель газа служил также парообразователем. С помощью специальной трубы регулировалось количество пара в паро-воздушной смеси. Труба эта, по которой поступал пар из атмосферы, имела два отверстия наружу, одно из которых было с краном. В нее же подавался пар из охладителя. При закрытом кране весь пар вместе с воздухом из другого отверстия направлялся в генератор. При максимально открытом кране воздух без пара поступал в генератор, а пар

выходил наружу через отверстие без крана. Так более или менее открытый кран регулировал состав смеси, которая поступала снизу, из-под колосниковой решетки, в камеру горения газогенератора.

Английский образец

Из всех вариантов первых транспортных газогенераторов стоит обратить особое внимание на конструкцию, изобретенную британцами Паркерами, так как именно она стала образцом для автомобильных газогенераторов в России. Древесный уголь, кокс или другое твердое топливо загружали в бункер через верхний люк с крышкой. Воздух и пар подавались снизу, газ отводился через трубу сбоку камеры горения. В нижней и верхней частях шахты располагались клапаны, которые на стоянках поддерживали в генераторе естественную тягу.

*Автогонка.
Мадрид. 1925 г.*



Мотоцикл на дровах

В 1932 году французские инженеры создали первую газогенераторную установку для мотоцикла. Она работала по горизонтальному принципу газификации, используя древесный уголь. Отличалась она и тем, что в генераторный газ с помощью специальной системы подавалось масло для смазки двигателя. По сравнению с бензиновым мотором такой двигатель имел мощность на 40 % меньше.

Конструкции Имберта, Макдональда и Гоена

В 1919 году немецкий (лотарингский) инженер Георг Имберт изготовил газогенератор обращенного процесса газификации, соединил его с фильтром грубой очистки, охладителем, фильтром тонкой очистки и через смеситель с двигателем. В 1921 году на автомобиле с такой силовой установкой он приехал в Париж, а в 1930-х годах его газогенераторами уже оснащались грузовики Форда (модель I), швейцарские «Бернские»



Автомобильный салон в Париже. Начало XX в.

НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В 1923 году французский конструктор Фажоль разработал первый газогенератор для автомотрис – автономных железнодорожных вагонов с двигателем внутреннего сгорания. В следующем году американский изобретатель Смит создал автомотрисный газогенератор автоматического действия.

грузовики, пикапы Опеля и Мерседеса и даже немецкие танки.

Южноафриканский инженер Макдональд, основываясь на других исследованиях Имберта, запатентовал газогенератор горизонтального процесса. В качестве топлива использовались зерна антрацита размером 5–10 мм. Воздух поступал через сопло, имеющее канал для подвода воды, уже в смеси с паром. Напротив сопла находился патрубок для отбора газа. Внизу камеры горения располагалась качающаяся колосниковая решетка.

В 1928 году французский инженер Гоен придумал такую конструкцию газогенератора, при которой углерод топлива преобразовывался сразу в оксид углерода, минуя фазу перехода в углекислый газ. Кроме того, он запатентовал метод регулирования высоты активной зоны в газогенераторе прямого процесса.

Французские пробеги

В 1920-х годах в Европе регулярно проводили конкурсы и автопробеги газогенераторных автомобилей. Их целью была проверка новых технических решений, популяризация технологии использования твердого топлива и основанного на ней транспорта. Один из пробегов на 120 км, организованный во Франции в 1922 году, показал, что расход древесного угля на 1 тонну-километр составляет 90–114 г. Через год пробег на 140 км дал уже другой показатель – 74–94 г. То есть приблизительно 1,3 кг древесного угля заменяли 1 л бензина. В 1927 году во Франции прошел конкурсный пробег военных грузовиков грузоподъемностью 3,5–5 т, оснащенных газогенераторными установками. В это время Франция лидировала в области автотракторного газогенераторостроения. Во второй половине 1920-х годов здесь уже серийно выпускали автомобили, автобусы, тракторы, работавшие на твердом топливе.



С изобретениями Имберта, Макдональда и Гоена транспорт на газогенераторах стал популярен в Европе.

Итальянские Landini

Landini («Ландини») – один из старейших итальянских производителей сельскохозяйственной техники.

История компании началась в 1884 году, когда предприятие la Casa di Fabbrico Landini быстро приобрело популярность благодаря своим паровым машинам и стационарным двигателям внутреннего сгорания, в том числе калоризаторным (их также называют нефтяными или полудизелями). Как и многие другие предприниматели, основатель компании Джуованни Ландини надеялся завоевать рынок сельскохозяйственных тракторов, создав машину, которая будет одновременно надежной и экономичной. К несчастью, сам он не дожился до выпуска первого трактора своей компании, но его дело продолжили сыновья.

Super Landini

В 1928 году началось массовое производство модели 30, довольно простого трактора, оснащенного одноцилиндровым калоризаторным двигателем. Этот мотор объемом 11,8 л мог работать на топливе низкой степени очистки, а следовательно, недорого. Вслед за тем компания Landini выпустила более современную линейку тракторов. Так, в 1932 году в продажу поступила модель 40, а затем – трактор

Super Landini, или SL 50 с одноцилиндровым двигателем объемом 12,2 л, с охлаждением, радиатором и вентилятором. Мощность Super Landini составляла почти 50 л. с., и это был один из самых мощных тракторов в Европе и один из самых универсальных. Этот трактор производили без значительных изменений до 1950-х годов.

Новые модели на новом заводе

После Второй мировой войны компания Landini открыла завод в итальянском городе Комо региона Ломбардия, где начала производство новых моделей. В 1955 году фирма разработала небольшой трактор L 25 мощностью 25 л. с., L 35, сменивший модель Velite, а затем и L 55. Эти машины отличались обновленным дизайном и большим числом передач. Продолжил серию трактор L 30 мощностью 30 л. с., выпущенный в количестве 1800 экземпляров. В 1957 году ассортимент предприятия пополнился моделью Maior 44 («Майор 44»), представлявшей собой улучшенную версию трактора L 35. Таких машин было изготовлено 600 штук.



Трактор Super Landini.

Переход на дизельные моторы

Вскоре фирма решила отказаться от производства калоризаторных двигателей, так как они стали неконкурентоспособными по сравнению с многоцилиндровыми быстроходными дизельными двигателями. Последней моделью трактора Landini с калоризаторным двигателем стала серия 35/8, выпущенная в 1959 году. До конца ее производства в 1961 году было изготовлено около 500 таких машин. Компания Landini обратилась за помощью к английскому производителю двигателей Perkins, который предоставил ей лицензию на производство своих дизельных двигателей. Теперь под капотом новых моделей – R35 и R50 – работали трехцилиндровый и четырехцилиндровый моторы Perkins.

Под крылом канадского друга

Однако эти нововведения не принесли компании достаточно прибыли, и контроль над маркой перешел к канадской



Трактор Landini L45.

Двое против 70 лошадей

Веря в будущее калоризаторных двигателей, фирма Landini в 1935 году выпустила модель Velite («Велите») с мотором объемом 7,22 л и мощностью 30 л. с. Этот трактор был схож с Super Landini, но по размерам и мощности больше подходил для использования в более мелких хозяйствах. Его производство продолжалось до 1953 года, и всего было выпущено 3500 таких машин. В 1941 году компания предложила фермерам модель Buffalo («Буфало») мощностью 40 л. с., с четырьмя передачами. Этот трактор пользовался умеренным успехом: к 1950 году продали всего 180 экземпляров.



Трактор Landini VL30.

ПЯТЬ ЛЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНОСТИ

В 1989 году фирма Landini вышла из-под контроля Massey-Ferguson и на время вновь стала независимой, несмотря на то, что по-прежнему использовала двигатели Perkins. В конце 1990-х годов компания запустила серию тракторов Blizzard («Близард») мощностью от 50 до 85 л. с. с коробками скоростей с 12–24 передачами. Среди тракторов этой серии стоит отметить модель Legend («Легенд») мощностью от 105 до 165 л. с., а также импозантный Starland («Старленд»), разработанный совместно с канадской компанией Bühler («Бюлер»).

тракторов Landini можно было найти трактор для любого типа хозяйства. Так, в серию 1 входят модели мощностью от 20 до 90 л. с., серия Mistral («Мистраль») включает в себя компактные модели с двигателями Yanmar мощностью до 55 л. с., а тракторы Alpine («Альпина») мощностью от 70 до 85 л. с. предназначены для применения в горной местности. Кроме того, предприятие производит и более мощные тракторы: Powermondial («Пауэрмондиал») – от 100 до 115 л. с., Landpower («Лэндпауэр») – 125–165 л. с., серию 7, мощность которой достигает 230 л. с. Среди универсальных тракторов стоит отметить Powerfarm («Пауэрфарм») с двигателями Perkins и Technofarm.

фирме Massey-Ferguson («Массе-Фергюсон»). В 1961 году Landini представила новую модель, разработанную с использованием технологий Massey-Ferguson, – R 4000 с двигателем Perkins P3 мощностью 40 л. с. Годом позднее появился трактор R 4500 с четырехцилиндровым двигателем мощностью 44 л. с., а также 5000 и 5500. В 1964 году в продажу поступила модель DT 7000, оснащенная двигателем Perkins A4 мощностью 65 л. с., а затем и его модификация с четырьмя рабочими колесами. В это же время Landini начинает массовое производство линейки гусеничных тракторов C35. Позднее эти машины были улучшены, а их модернизации – C 4000, C 4500 и C 5000 – пользовались большой популярностью. В 1967 году линейка тракторов с четырьмя ведущими колесами обновилась тракторами, разработанными на основе моделей Massey-Ferguson. Фирма отказалась от дизайна с округлыми линиями в пользу прямоугольных форм. В новую линейку вошли модели 4000, 5000, 6000 и 8000. В 1973 году ассортимент тракторов Landini пополнился моделями 5500, 6500, 7500, 8500 и 9500. Последняя, например, оснащалась шестицилиндровым двигателем объемом 5,8 л. Модель 9500 также продавалась под названием Massey-Ferguson MF 1104. В этом же году Landini оснастила свои тракторы коробкой с 12 передними и 4 задними передачами.

Для любого хозяйства

В 1994 году компания Landini вошла в состав группы Argo и в 1995 году продала рекордное число тракторов – 13 000, которые экспортировались во многие страны. Предприятие продолжало работать над улучшением своих моделей. Так, в 1999 на тракторах Landini устанавливается новая трансмиссия Deltasix, в 2000 году в продажу поступает новая модель – Rex («Рекс»), а в 2002 – Vision («Вижин»). После появления в 2005 году трактора Powermaster («Пауэрмастер») в ассортименте



Трактор Landini R5000.

В номере 30



В номере:

- Газогенераторный бум
- Е. К. Мазинг: жизнь в науке

ЛТЗ-155

Спрашивайте в киосках уже через две недели!