

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Новый Харьков



Тракторы Case



№  
22

модель номера

ХТЗ-Т2Г



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00022

9 772311 213509

hachette

12+

Коллекция для взрослых



## Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 22, 2015

### 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-kollektzia.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. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 19 400 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 499 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 © 2015 Ашет Коллекция

Copyright © 2015 Hachette Collections

Copyright © 2015 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 ХТЗ-Т2Г предоставлена Музеем истории трактора, г. Чебоксары.

Подписано в печать: 25.09.2015.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

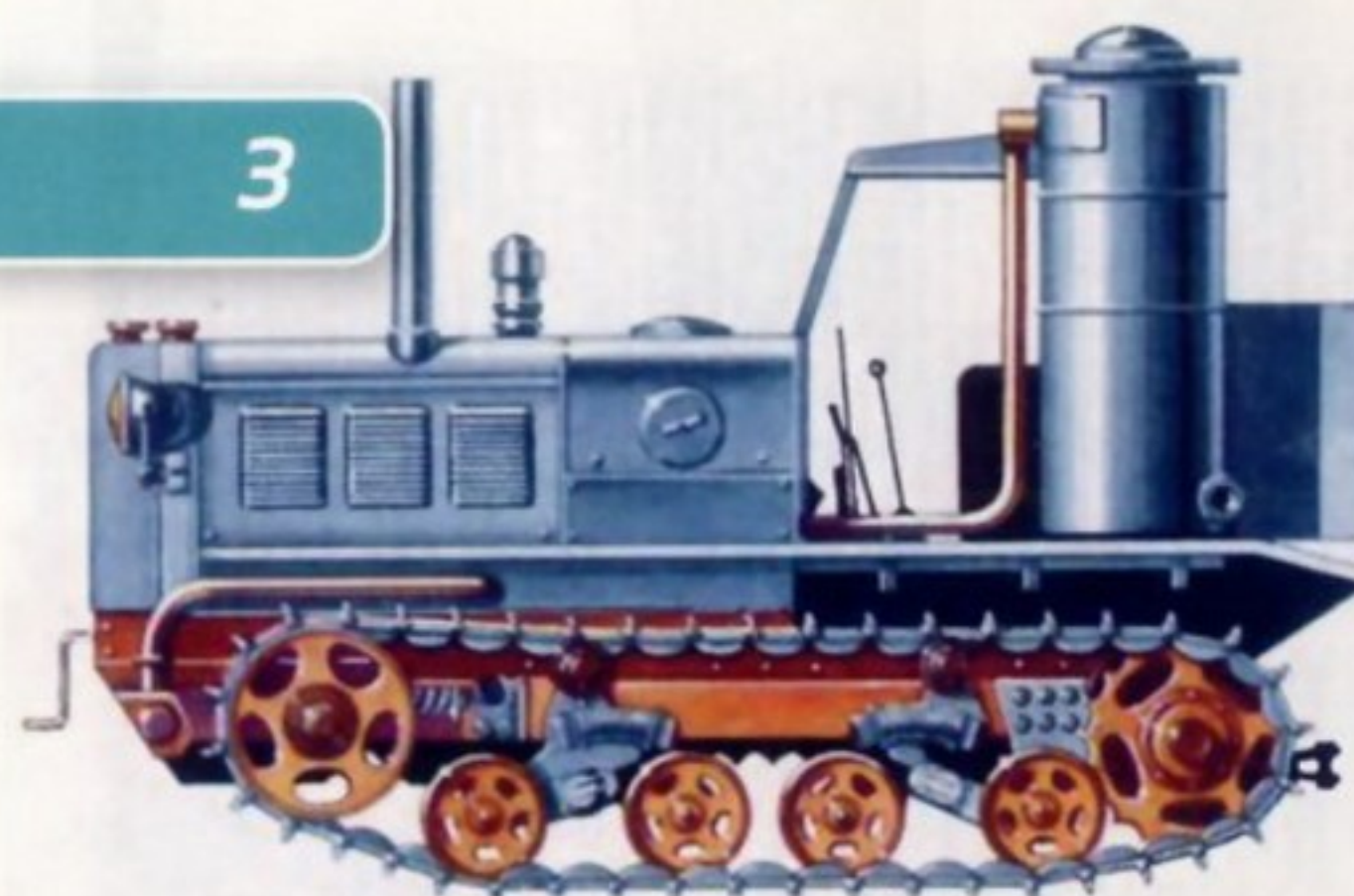
**www.traktory-collection.ru**

## Содержание

### Модель номера

3

### Газогенераторный трактор ХТЗ-Т2Г



### История заводов

8

### Новый Харьков



### Тракторы мира

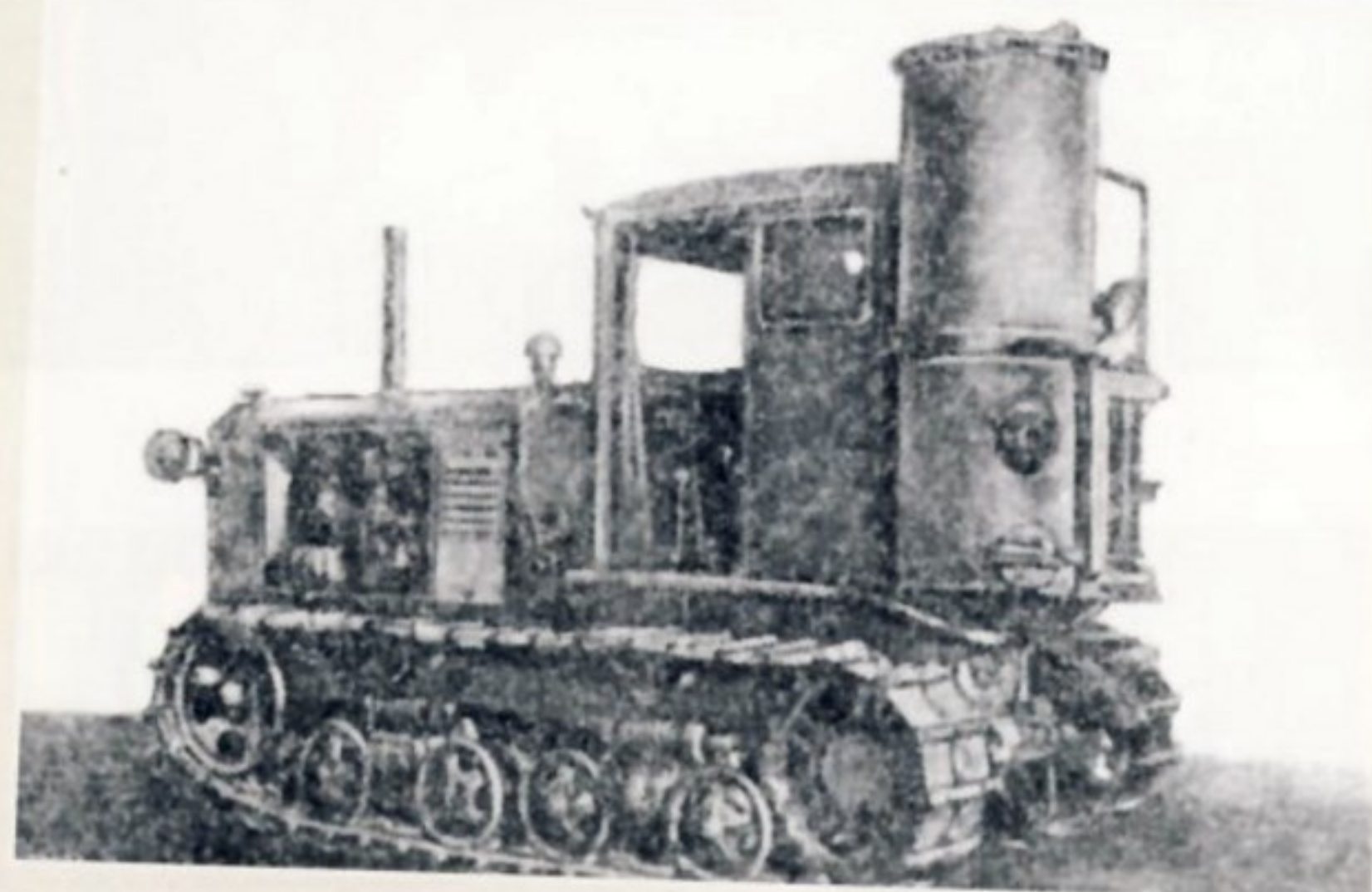
10

### Империя сельскохозяйственной техники Case



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





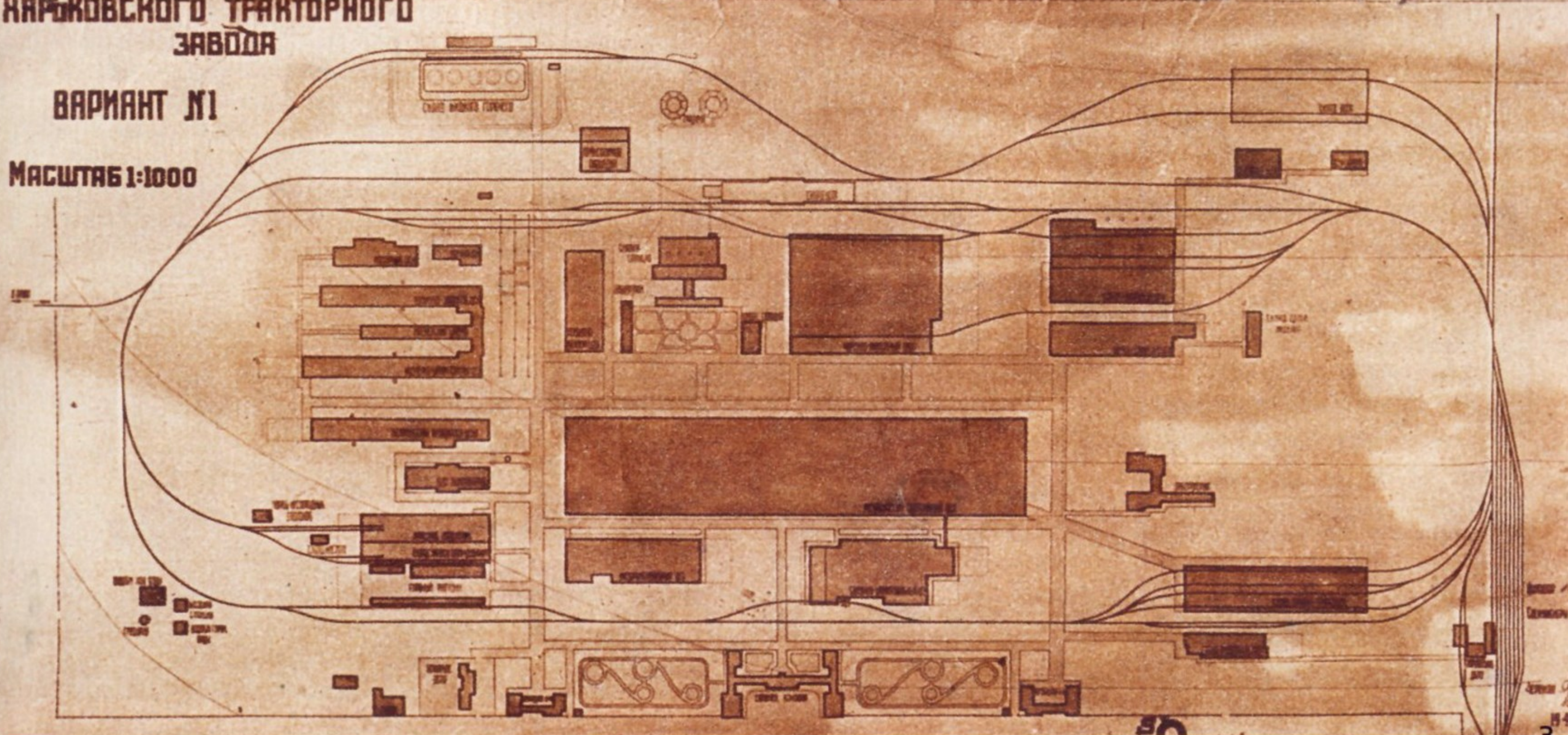
В 1930–1940-е годы СССР испытывал большую потребность в экономичной сельскохозяйственной технике. Причины этому были самые разные. К началу 1930-х годов СССР, измученный революциями и гражданской войной, был бедной и отсталой аграрной страной. Практически все отрасли промышленности и сельского хозяйства отчаянно нуждались в модернизации. Однако в преддверии и во время Второй мировой войны все ресурсы были мобилизованы на нужды фронта, дорогого жидкого топлива на мирные нужды попросту не хватало.

Решением этой проблемы стали газогенераторные тракторы. Они были маломощны, но могли работать на самом дешевом топливе, практически на отходах других производств: древесных опилках, соломе и т. п. Одним из первых таких тракторов стал ХТЗ-Т2Г, выпускавшийся с 1938 года Харьковским тракторным заводом. Благодаря оригинальным инженерным решениям по мощности он почти не уступал аналогам, работавшим на жидком топливе. Тем не менее у газогенераторных тракторов были колоссальные недостатки, в частности высокая пожароопасность, поэтому в мирное время широкого применения они не нашли.

## ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ХАРЬКОВСКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДА

ВАРИАНТ №1

МАСШТАБ 1:1000

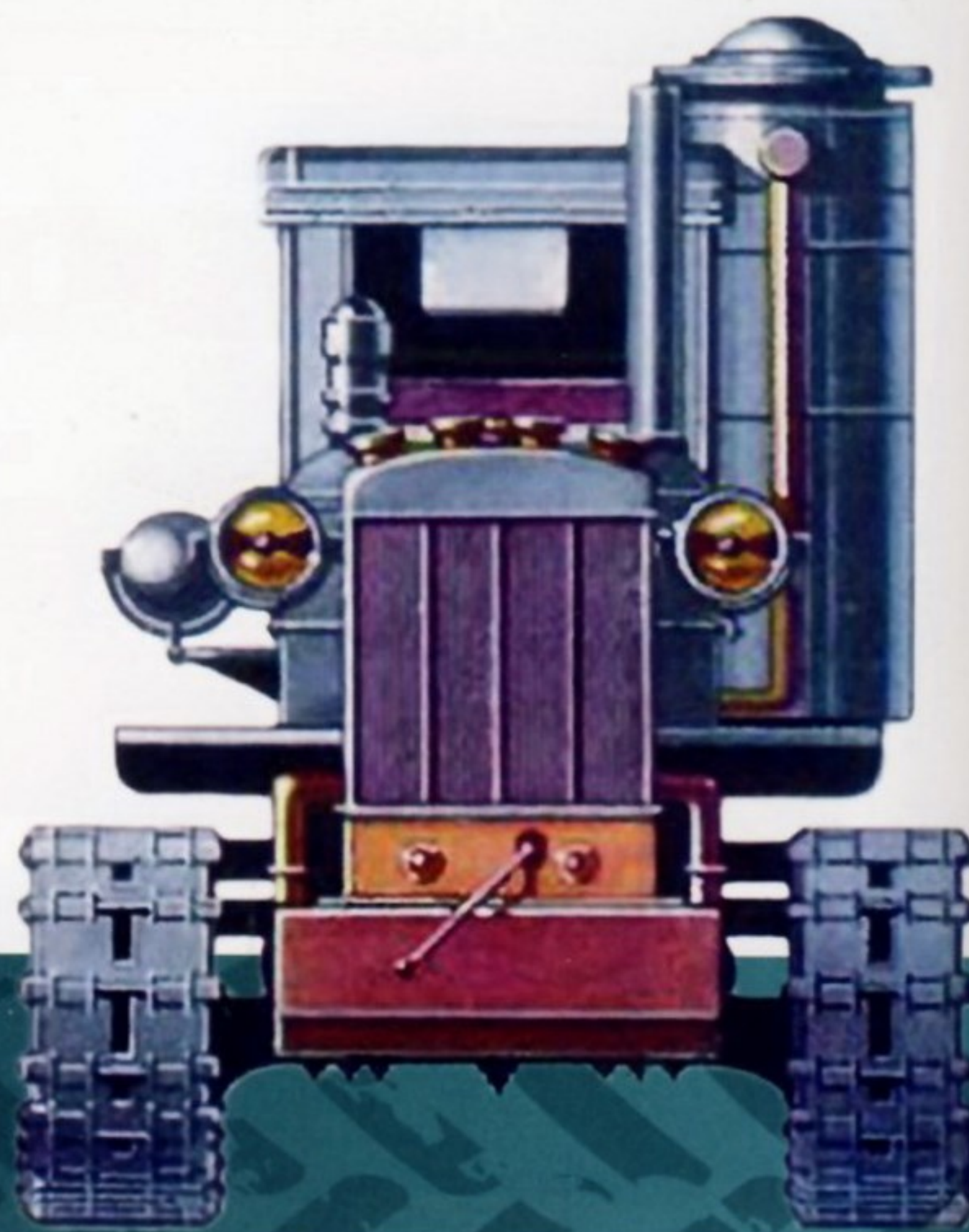




# Газогенераторный трактор ХТЗ-Т2Г

*ХТЗ-Т2Г, за исключением более дешевого, но менее мощного двигателя, ничем не отличался от трактора СХТЗ-НАТИ, который начали выпускать годом раньше.*

Трактор ХТЗ-Т2Г.



Эффективность газогенераторных тракторов была довольно низка, к тому же полного бункера хватало лишь на несколько часов. Однако из-за дешевизны самого топлива такие двигатели были экономически выгодными. Неудивительно, что газогенераторные тракторы получили широкое распространение в трудные военные годы.

## Изобретатели-первопроходцы

Впрочем, потребность в машинах, работающих на дешевом топливе, возникла задолго до войны. Еще в 1939 году власти поставили перед машиностроителями задачу перевести на газогенераторы большую часть тракторного парка. Под распоряжение попали все машины, задействованные в лесозаготовках, и многие сельскохозяйственные. Разработки же транспортных газогенераторных установок шли в стране уже более 20 лет.

Первую в СССР подобную установку, У-1, в 1923 году спроектировал ленинградский профессор В. С. Наумов. В 1928 году ее усовершенствованной версией, У-2, оснастили автомобиль «ФИАТ 15 Тер». С конца 1920-х годов разработкой подобных установок занимались сразу несколько научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро. В «газогенераторной гонке» приняли участие Научно-исследовательский автотракторный институт (НАТИ), Всесоюзный научно-исследовательский институт сельскохозяйственного машиностроения (ВИСХОМ), Военная академия моторизации и механизации Красной Армии (ВАММ) и многие, многие другие.



Конвейерный цех Харьковского тракторного завода.

В 1931 году в праздничной колонне Первомайской демонстрации прошел первый опытный образец колесного трактора СТЗ-15/30 с газогенераторным двигателем СЖ-2. Его разработал инженер ВИСХОМа Семенов-Жуков. В этом же году был объявлен всесоюзный конкурс на тракторную газогенераторную установку. Победил в нем инженер С. И. Декаленков. Разработанный им газогенератор «Пионер» затем серийно устанавливали на тракторы «Коммунар-50» и «Сталинец-60».

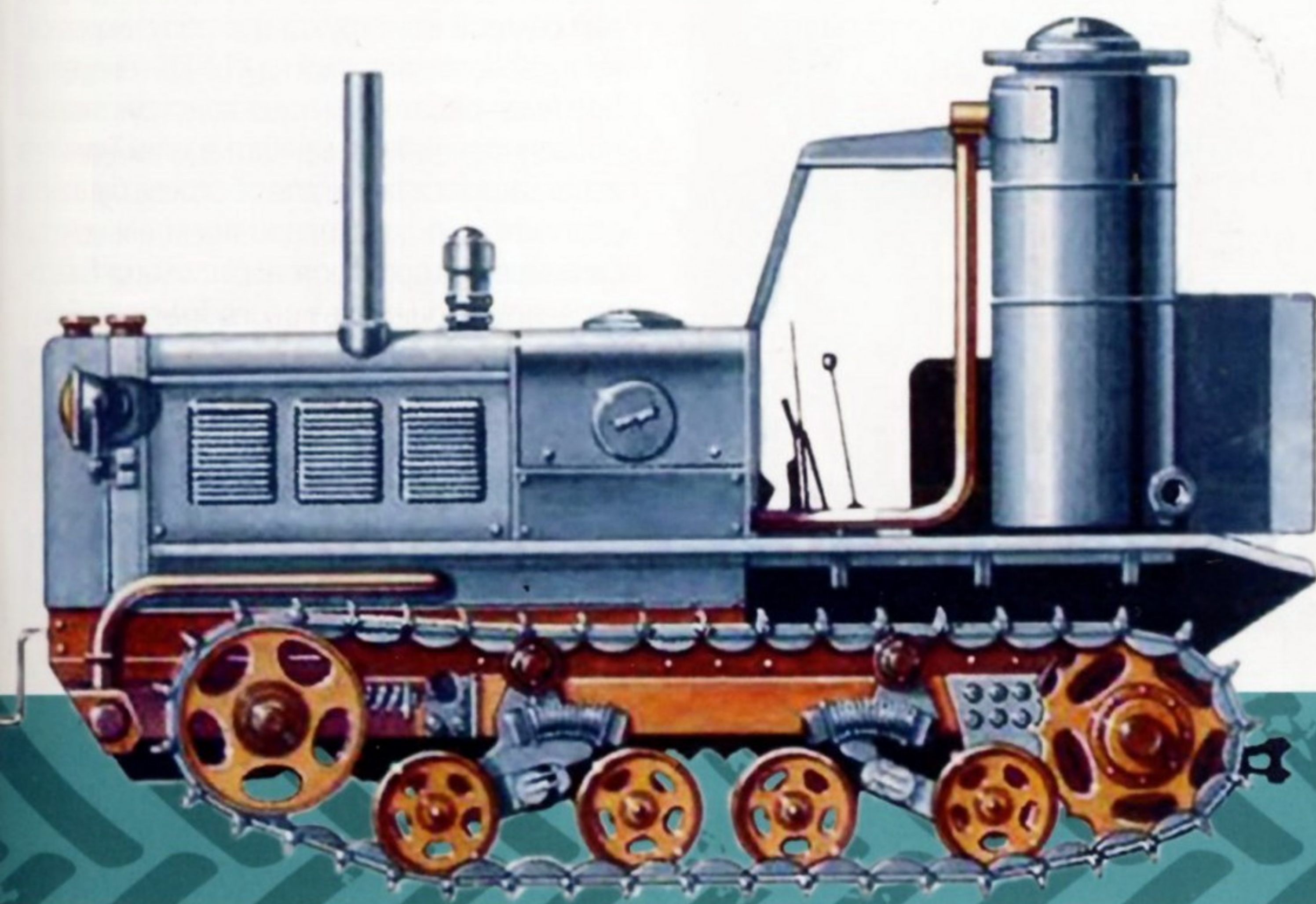
## ВИСХОМ

Всесоюзный научно-исследовательский институт сельскохозяйственного машиностроения был основан в 1928 году. Инициатором его создания выступил академик В. П. Горячкин, имя которого НИИ носит и сегодня. Наравне с НАТИ это был ведущий конструкторский институт Советского Союза. В его стенах были разработаны первый в мире льноуборочный комбайн ЛК-7, первый в СССР самоходный зерноуборочный комбайн С-4, первый в мире двухбарабанный комбайн «Сибиряк». Многие из изобретений ВИСХОМа были удостоены Государственной премии, а сам институт в 1971 году наградили орденом Красного Знамени. Практически во всей современной сельскохозяйственной российской технике используются разработки этого НИИ.



В. П. Горячкин.





работавший на древесных чурках. Впоследствии его устанавливали (вместо дизеля) на трактор «Сталинец-65», выпускавшийся на Челябинском заводе. Однако параллельно с Г-25 НАТИ вел разработку еще одного генератора, Г-19, также дровяного. Его в свою очередь отправили на Харьковский тракторный завод.

Надо сказать, что инженеры этого предприятия изначально разрабатывали собственный газогенератор, работавший на соломе. Однако их усилия изначально были обречены на провал. Солома оказалась топливом хоть и дешевым, но очень неудобным в обращении. Во-первых, она быстро сгорала. Чтобы как-то уменьшить объем топлива, необходимого для работы,

## ГАЗОГЕНЕРАТОР Г-19

*В корпус газогенератора Г-19 вставлен бункер с приваренной к нему камерой газификации. Камера стальная, литая, с периферийным дутьем. Воздушное дутье осуществляется через воздушную коробку с обратным клапаном. Коробка соединена футоркой с воздушным поясом камеры газификации.*

*Через десять равномерно расположенных в поясе фурм диаметром 10 мм воздух поступает внутрь камеры. Под камерой газификации находится неподвижная трехсекционная колосниковая решетка, лежащая на опорном кольце с приваренными к нему стойками. Зольник с люком отделен решеткой в корпусе газогенератора. Через люк удаляют отходы угля, золу и производят прочистку зольника. Газ из камеры поднимается вверх вокруг бункера, проходя затем по каналу, образованному стенками корпуса и бункера и отражателем. Из газогенератора газ выходит через патрубок, привернутый болтами к фланцу корпуса.*

## Консолидация усилий

В начале 1930-х годов руководители тракторной промышленности решили собрать изобретателей газогенераторов под одной крышей. Ей стала крыша НАТИ. В этом институте был организован специальный отдел газогенераторов. Из ВИСХОМа в этот отдел перевелся и Семенов-Жуков, вскоре разработавший усовершенствованную версию установки СЖ-2, получившую название НАТИ-3.

Несмотря на усилия инженеров и институтов, всесоюзный смотр газогенераторов в 1936 году показал, что существующие модели все еще не отвечали требованиям производства. Основных недостатков было два. Во-первых,

из-за малой эффективности газового топлива номинальная мощность двигателя была также достаточно мала. Как следствие, учитывая большую загрузку тракторов, тащивших за собой прицепные орудия, сильно падала скорость и производительность труда. Во-вторых, газогенераторная установка была довольно громоздкой, что при неудачном размещении сильно ухудшало видимость.

## На дровах и соломе

На усовершенствования Нарком тяжелой промышленности отвел инженерам три месяца. К концу мая 1936 года был разработан первый опытный образец газогенератора Г-25,



Сборочный цех № 5 Харьковского тракторного завода.



## Модель номера

ее измельчали и прессовали в термобрикеты. Это был достаточно высокотехнологичный процесс, который лишал солому ее главного достоинства – дешевизны. Во-вторых, это топливо оказалось довольно капризным. Если сжигать его при слишком высокой температуре, солома плавилась и образовывала большое количество шлака, забивавшего двигатель. При более низких температурах значительно уменьшался выход газа. Из-за

этих недостатков харьковский завод был вынужден отказаться от собственной разработки и использовать Г-19.

### Старый знакомый

В 1938 году начался выпуск трактора ХТЗ-Т2Г. Новая модель, по сути, представляла собой хорошо себя зарекомендовавший СХТЗ-НАТИ, дизельный двигатель которого был заменен газогенераторным. В остальном они были полностью идентичны. Как и СХТЗ-НАТИ,

ХТЗ-Т2Г представлял собой гусеничный трактор рамной конструкции с полужакрытой кабиной. Установленный на ХТЗ-Т2Г генератор Г-19 имел ряд любопытных конструктивных особенностей. Так, вырабатываемый им газ использовался также для обогрева бункера с топливом. Это позволило значительно стабилизировать процесс генерации газа. Благодаря этому мощность нового трактора была не намного ниже, чем у его предшественника: 45 л. с. против 52 л. с. у СХТЗ-НАТИ.

## ХАРАКТЕРИСТИКИ ХТЗ-Т2Г

### Назначение

*Основные сельскохозяйственные работы: вспашка, дискование, сплошная культивация, боронование, посев, уборка. На практике основным применением ХТЗ-Т2Г была работа в лесных хозяйствах.*



Кабина трактора, как и у СХТЗ-НАТИ, полужакрытого типа.

Газогенератор Г-19 устанавливался сзади и сбоку от кабины, чтобы не заслонять прицепные орудия.



Дополнительный кожух на газогенераторе предохранял от выброса частиц горящего топлива.

Изготовитель	Харьковский тракторный завод
Время выпуска	1938–1941
Общее количество выпущенных тракторов	16 000
Эксплуатационная масса, кг	5850
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	45 (33)
Число передач вперед / назад	4 / 1
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	3,82–8,04



Впрочем, у ХТЗ-Т2Г были и существенные недостатки. Во-первых, двигатель нужно было запускать вручную, причем процесс этот был довольно трудоемок. Во-вторых, даже при полном запасе топлива трактор мог работать под нагрузкой всего три часа. Наконец, от горящих в газогенераторе дров вокруг трактора рассыпались искры. Использовать его на уборке хлеба было невозможно из-за высокой пожароопасности. Впрочем, последний недостаток устранили уже через год после начала выпуска, установив электрозапал, дополнительный кожух на горячий пояс генератора и искрогаситель. Тем не менее ХТЗ-Т2Г использовали главным образом в лесных хозяйствах и на наименее пожароопасных сельскохозяйственных работах. Особенную популярность он заслужил в северных районах страны, где жидкое топливо стоило очень дорого.



Трактор СХТЗ-НАТИ, основа ХТЗ-Т2Г.



Продукция Харьковского завода.



Производственный корпус Харьковского тракторного завода.



# Новый Харьков

*Так первоначально назывался соцгородок в 7 км от Харькова, особое поселение, предназначавшееся для работников Харьковского тракторного завода (ХТЗ).*



Проект одного из цехов завода. Газета «Строим». 1930 г.

Строили и завод, и соцгородок одновременно, параллельно, невероятно быстро. Располагались они рядом и были разделены широкой зеленой полосой. Сегодня этот жилой массив Орджоникидзевского района в восточной части Харькова, который считается наиболее зеленым и потому экологически комфортным.

## Идея идеального города

В годы первых советских пятилеток, когда еще носились в воздухе идеи равенства, коллективизма, новой светлой жизни, на этих принципах действительно пытались строить реальную жизнь. В том числе возводить социалистические города, представляющие собой «законченный организм, продуманный и рассчитанный от начала до конца... с приближением к максимальному комфорту обслуживания населения при условии равенства этого обслуживания и исключения контраста роскоши и бедности». Вот и поселение при ХТЗ должно было «всецело своей планировкой обеспечить наиболее легкую перестройку социалистического быта

в коммунистический». Рабочим тракторного завода здесь должен был быть обеспечен предельно удобный быт и достойный досуг.

## Скоростное проектирование

Проект поселка делал коллектив Проектно-консультационного бюро при НКВД УССР под руководством архитектора П. Ф. Алешина. За четыре дня до нового, 1930 года архитекторы получили заказ, 17 января закончили программу проектирования соцгорода, 28 марта – эскизный проект. В апреле того же года работу передали в организованный в это время Харьковский филиал Гипрограда (Государственного института проектирования городов) Украины, а в мае состоялась закладка Нового Харькова.

## Самодостаточный жилкомбинат

По проекту, соцгородок должен был вмещать 120 тыс. человек, поскольку рядом с ХТЗ планировали построить еще 14 промышленных предприятий. Планировалось, что городок будет состоять из 36 своеобразных



Памятник Серго Орджоникидзе у входа в корпус Харьковского тракторостроительного завода.

## Немецкий опыт

Отдавая должное Алешину и его команде, надо отметить, что градостроительные и архитектурные особенности (в частности, строчная застройка, стандартизация строений, деление территории на автономные архитектурные комплексы), характерные для харьковского проекта, были присущи и многим другим подобным поселениям, строившимся в то же время. Это не было простым совпадением. Опыт позаимствовали в Германии, куда в 1920-е годы ездила делегация советских архитекторов. В конце 1920-х в Советский Союз приехал немецкий архитектор Эрнст Май, чьи жилые районы для немецких рабочих и архитектурные идеи так привлекали поначалу советское правительство. В мае 1930 года он был непосредственно в Харькове, делал доклад и провел консультацию по планировке «двух крупнейших социалистических городов: Большого Запорожья и Днепроостроя, а также рабочего городка на Тракторострое».



В жилом доме по улице Мира, 20, располагалось самое необходимое: магазины, аптека, библиотека.





На отгрузке новых тракторов с ХТЗ.

## «САДУ – ЦВЕСТЬ...»

На какое-то время, с 1990-х, район был забыт и начал деградировать. Однако строительство новых современных жилых домов в 2000-х компанией «Авантаж» вселяет надежду, что у этого района, с такой интересной историей и сохранившимися образцами архитектуры в стиле конструктивизма, есть будущее.

ячеек – жилых комплексов, которые тогда называли жилкомбинатами. Каждый жилкомбинат рассчитывался на 2730 человек. Почему именно столько? Интересно, что расчеты вели исходя из количества детей и их потребностей: в среднем такому числу жителей нужна была школа-семилетка на 280 учеников, ясли и два детских сада. На территории жилкомбината в шаговой доступности располагались аптека, магазин, столовая, прачечная и другие предприятия, необходимые для ежедневной обывденной жизни.

Жилкомбинаты группировались вокруг административно-культурного центра. Здесь проект предусматривал построить горсовет, театр, Дворец культуры, почту и телеграф, Дворец физкультуры, стадион и т. д.

Для жилых комплексов выбрали более ровные участки 350 x 256 м. Административно-культурный центр расположили в низинной части. На участке с более сложным рельефом запроектировали парк культуры и отдыха, больницу, санаторий и дом отдыха. Зеленую полосу, идущую параллельно Чугуевскому шоссе, решили в виде бульвара.

## Стандарт и разнообразие

Было разработано четыре варианта планировочного решения кварталов в зависимости от их местонахождения, но все они подчинялись общим принципам. Использовалась строчная схема застройки: здания выходили на улицу не фасадами, как раньше, а торцами. Большинство из них располагалось перпендикулярно Чугуевскому шоссе, под углом 26° к меридиану. Это должно было создать оптимальный

режим освещения для всех помещений. По проекту, все здания жилкомбината на уровне второго этажа объединялись крытым переходом и составляли таким образом единое целое. Ряды стандартных домов неизбежно должны были выглядеть монотонно. Чтобы внести разнообразие, здания располагали на различном расстоянии от улицы, а между ними создавали зеленые зоны. Кроме того, строения проектировали разной высоты: жилые дома – в 4 и 7 этажей, общественные – в 1–2 этажа. В некоторых кварталах дома имели в плане форму буквы Г и между ними создавались уютные зеленые дворы.

## Коррективы времени

Не все запланированное удалось осуществить. Так и остались на бумаге теплые переходы между зданиями, строительство детсадов, бытовых предприятий, благоустройство территории отставало от роста жилых домов. Затем началась критика принятого когда-то на ура проекта, в него стали вносить изменения. Война прекратила строительные работы. В послевоенные годы район стали застраивать по другим принципам. Новые здания, конечно, уже отражали вкусы своего времени. Однако сохранилась и самодостаточность жилых комплексов, и воплощенная идея города-сада: летом район утопает в зелени.



Клуб-столовая в соцгородке Новый Харьков, созданная в модном тогда стиле конструктивизм. Ныне Дворец бракосочетаний.



# Империя сельхозтехники Case

*В 1842 году Жером Инкрис Кейс основал предприятие в городе Расин, штат Висконсин, США, которое со временем превратилось в настоящую империю сельскохозяйственной техники.*

Оно приобрело популярность благодаря производству молотилок, на которых красовался логотип компании – орел с белой шеей, получивший прозвище Старый Эйб. Логотип у производителя сельхозтехники появился впервые в истории. Старый Эйб оставался символом компании вплоть до 1969 года.

**Три колеса и четыре цилиндра**  
Кейс проявлял интерес к моторизации сельского хозяйства и в 1892 году начал разработку первого трактора, работавшего на газе. В это время наибольшим успехом пользовались зерновые комбайны, поэтому Кейс терпеливо ждал своего

шанса, до 1912 года, когда выпустил на рынок две модели новых тракторов: 20/40 и 30/60, работавших на керосине. Эти машины приобрели популярность, в особенности модели 20/40, которых продали целых 4263 экземпляра. Вслед за этим появился трактор 12/25 с двухцилиндровым двигателем. В 1913 году компания Case перешла на четырехцилиндровые двигатели с верхним расположением клапанов объемом 5411 куб. см, которые устанавливались впереди машины поперек шасси.



Эмблема предприятия.

Новый трактор, 10/20, также оснащался поперечно расположенным двигателем. Эта модель с одним передним колесом отличалась компактностью. Одно из задних колес было рабочим, а равномерное распределение крутящего момента обеспечивалось за счет фрикционной муфты. Эту модель выпускали до 1916 года. Затем ей на смену пришел четырехколесный трактор 9/18, по-прежнему оснащенный поперечно расположенным, но меньшим четырехцилиндровым двигателем. Этот мотор объемом 4,9 л работал на керосине, а запускался на бензине.

## Обновленный ассортимент

В конце 1920-х годов во главе компании J. I. Case Threshing Machine Co. встал Лион Клозен, который решил обновить ассортимент тракторов. В 1929 году фирма предложила фермерам модель L, в которой двигатель

## Красная линейка D

В 1939 году, накануне Второй мировой войны, в продаже появились модели D и DC, а также V с двигателем Continental. Эти тракторы обновленного дизайна окрашивали в ярко-красный цвет и оснащали новой профилированной решеткой радиатора. Модель D представляла собой ширококолейный трактор, а DC – более высокий и тяжелый узкоколейный. Четырехцилиндровый двигатель с большим радиатором и высокой степенью сжатия позволял достичь мощности, передаваемой приводным шкивом, в 37 л. с., а мощность на тяговом крюке составляла 33 л. с. До 1953 года фирма произвела 14 400 машин линейки D.



Трактор Case 830.



располагался не поперечно, а более традиционно, продольно. Модель стала самым популярным трактором Case, и ее производство продолжалось вплоть до 1940 года. Согласно результатам Лаборатории по испытанию тракторов Небраски, четырехцилиндровый рядный двигатель объемом 6,6 л развивал мощность 40 л. с. на тяговом крюке, а передаваемая мощность составляла 47 л. с.

В 1935 году компания выпустила трактор RC малой мощности. Его двигатель Waukesha развивал мощность 17 л. с. на тяговом крюке, а мощность, передаваемая приводным шкивом, составляла 11 л. с. Модель производили до 1940 года, всего было выпущено 17 385 экземпляров. В эти же годы Case расширила сферу деятельности, приобретая компании, которые так же производили сельскохозяйственное оборудование.

### Тяжелые времена

1945 год был нелегким для компании. Забастовка рабочих парализовала производство почти на год, а когда оно возобновилось, продажи стали чрезвычайно низкими, поскольку ассортимент компании не обновлялся. Клозен покинул пост руководителя компании, и новому директору Джону Брауну пришлось начинать практически с нуля. Он сделал ставку на модернизацию, чтобы увеличить продажи. Тракторы стали оснащать дизельными двигателями, а их мощности увеличивалась.

Первой из обновленного ассортимента стала модель 500. Уже само ее обозначение числом,



Трактор Case 2090.

а не буквами свидетельствует об отличии от предшественников. Трактор оснащается шестицилиндровым рядным двигателем объемом 6,2 л. Мощность его, по сведениям Лаборатории Небраски, составляет 56,3 л. с. на тяговом крюке и 63,8 л. с. передаются шкивом. Более тяжелый, чем предыдущие модели, этот трактор отличается также усилителем руля и гидравлической навесной системой. Модель производили в течение трех лет, и за это время удалось продать 6000 машин.

### Тракторы с турбодвигателями

В 1970-е годы для компании начался новый период – наступило время турбодвигателей. Первой моделью, оснащенной таким мотором мощностью 122 л. с., стал трактор 1170, на смену которому вскоре пришел 1175. Он оснащался таким же двигателем, но с увеличенной до 125 л. с. мощностью. Эту модель производили до 1978 года. С этого времени компания полностью переходит на турбодвигатели. Новые тракторы 1270 и 1370, выпущенные в 1972 году, а затем и 1570, выпущенный в 1976 году, также были с турбокомпрессорами.

### Выход в Европу

Несмотря на значимость компании Case, выпускаемые ею тракторы оставались практически неизвестными в Европе. В 1960 году фирма вышла на рынок во Франции, приобретя Французское общество сельскохозяйственного и промышленного оборудования Вьерзона (SFV), специализировавшееся на производстве тракторов с калоризаторным двигателем. Некоторое время американская фирма продолжала производить тракторы SFV с двигателями Case. В 1960-е годы компания начала сотрудничать с британской маркой David Brown, а в 1972 году приобрела ее. Однако в это время сама Case уже не была независимой, став в 1967 году частью техасской группы Tenneco Inc.

## ПОГЛОЩЕНИЕ И ОБЪЕДИНЕНИЕ

Помимо тракторов, Case производила оборудование для гражданского строительства. Компания поглотила фирму American Tractor Corp. из штата Индиана, известную своей гусеничной техникой Terratrac, и с этого времени занималась разработкой бульдозеров и отвалов для них. В 1984 году группа Tenneco приобрела компанию International Harvester и объединилась с Case. Образовалась новая фирма – Case-International.



Трактор Case, модель CC. 1936 г.



# В номере 23



## В номере:

- Предыстория транспортных газогенераторов
- Баварские тракторы Eicher

**T-28X3**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!