

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Газогенераторный
транспорт
в 1930-1940-е годы



David Brown
из Англии



№
32

модель номера

T-100



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00032

9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 32, 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: 12 700 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: 05.02.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Промышленный гусеничный трактор Т-100



История тракторостроения

8

Газогенераторный транспорт в 1930–1940-е годы



Тракторы мира

10

David Brown из Англии



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



Гусеничный трактор Т-100, который изначально обозначали Т-100М, производили на Челябинском тракторном заводе (ЧТЗ) с 1963 по 1983 год. За это время он пережил несколько модернизаций. Уже сам Т-100М был усовершенствованной версией популярного трактора С-100, от которого унаследовал неформальное название «сотка».

Впоследствии оно закрепилось и за пришедшими на смену моделями Т-130 и Т-170. Конструкция Т-100 включала для своего времени много новшеств. В частности, в нем впервые на промышленных машинах стал применяться пусковой двигатель с электростартером. Т-100 предназначался в первую очередь для дорожного строительства и промышленности, однако нашел применение и во многих других отраслях. Значительную роль в этом сыграли исключительно широкий модельный ряд и большое разнообразие навесного оборудования. Даже базовая модель этого трактора поставлялась в нескольких возможных комплектациях. Позднее завод стал производить и специализированные модификации: промышленную, сельскохозяйственную, болотоходную и др.



Промышленный гусеничный трактор Т-100

Трактор Т-100 был одной из самых передовых моделей 1960-х годов. Он сочетал в себе высокую мощность и хорошую проходимость с износостойкостью и сравнительно малым расходом топлива.



Трактор Т-100М.

Трактор-герой

Порой тракторы Т-100 можно обнаружить в самых неожиданных местах. Так, один из них оказался почетным экспонатом в музее инженерных войск Вьетнама. Во времена вьетнамской войны, в 1960–1970-е годы, СССР оказывал поддержку социалистическому правительству севера этой страны, в том числе и техникой. Экономичный, надежный и вездеходный Т-100 отлично зарекомендовал себя в тяжелых условиях. С его помощью возводили многие фортификационные сооружения. За это трактор и попал в музей.

Непосредственным предшественником нового трактора был С-100 – последняя модель из длинной цепочки «Сталинцев», выпускавшихся в Челябинске еще с 1931 года. Вероятно, именно с этим названием и связана смена буквы в маркировке Т-100, разработанного в разгар десталинизации. От своего предшественника новый трактор отличался более современным двигателем, составом электрооборудования, гусеничным механизмом, а также формой капота и кабины.

Главным новшеством Т-100 стал четырехтактный четырехцилиндровый дизель Д-108. Хотя по мощности он всего на 8 л. с. превосходил двигатель КДМ-100 предыдущей модели, он отличался более экономичным рабочим процессом. Смесеобразование в новом дизеле происходило с непосредственным впрыском топлива, что позволило сократить расход горючего почти в 1,5 раза. Правда, эти усовершенствования имели и негативные последствия. При низких температурах, особенно в условиях Крайнего Севера, Т-100 запускался несколько хуже, чем предшественник.

От сотки к сотке

По сравнению с двигателями предыдущих моделей, Д-108 подвергся значительным изменениям. Прежде всего разработчики

Т-100 отказались от предкамер, сделав конструкцию камеры сгорания нераздельной и поместив ее непосредственно в поршне. Как следствие, топливо впрыскивалось при повышенном давлении – до 200 кгс/см, но при этом уменьшилась степень сжатия двигателя. Это в свою очередь позволило облегчить пуск машины.

Изменилась и конструкция форсунок. Их стали монтировать прямо в головки цилиндров, для чего последние оснастили специальными втулками. Кроме того, вместо одного распыляющего отверстия сделали пять.

За счет улучшенного смесеобразования и более эффективного использования топлива дизель мог развивать достаточно

большую мощность – до 108 л. с. Крутящий момент также был увеличен, до 82 кгм в максимальном значении. При этом на случай работы в тяжелых условиях был предусмотрен запас крутящего момента не менее 10 %.

Экономия прежде всего

Для того чтобы сделать новый трактор как можно более экономичным, конструкторы ЧТЗ приняли много оригинальных решений. Нашлось применение даже выхлопным газам: от их энергии работало вакуумное устройство заправки. Оно позволяло не заливать топливо сверху, а откачивать его из емкостей, расположенных ниже уровня бака. Он у Т-100 был довольно вместительный – 235 л.

Еще одной важной проблемой, стоявшей перед разработчиками нового трактора, было образование нагара на деталях. Чтобы замедлить этот процесс, приводящий к преждевременному износу, а также еще больше снизить расход горючего, конструкторы предусмотрели отключение подачи топлива во втором и третьем цилиндрах при переходе на холостой ход.

На шаг ближе к комфорту

Кабина традиционно была слабым местом «Сталинцев». Разработанные до Великой Отечественной войны модели не имели



Новые сотки на площадке Челябинского тракторного завода.



Бульдозер с механическим подъемом отвала на базе трактора Т-100.

ее вовсе. Первый послевоенный трактор серии, С-80, в начале производства имел кабину упрощенной конструкции, впоследствии усовершенствованную. Разрабатывая Т-100, конструкторы Челябинского завода наконец смогли вплотную заняться этой проблемой. Именно кабина придала новому трактору узнаваемый облик. В отличие от предыдущих моделей, она получила металлическую крышу, а лобовые стекла приобрели характерный наклон. Значительно увеличился и уровень комфорта. Для трактора 1960-х годов выпуска его можно даже назвать высоким. Кабина Т-100 имела мягкое сиденье и освещение. Оригинальным решением была система принудительной вентиляции. Часть воздуха для охлаждения двигателя

всасывалась прямо из кабины. Правда, у нее был и недостаток – повышенный уровень шума. По сравнению с предшественником, Т-100 также стало значительно проще запускать. У С-100 пуск осуществлялся вращением рукоятки, зачастую этот процесс занимал приличное время. Новый трактор оснастили автоматическим стартером СТ-204, но на всякий случай оставили и старый способ.

Однорычажная сотка

В 1973 году на смену Т-100М пришел его модернизированный вариант Т-100МЗ. Этот трактор сочетал в себе лучшие качества базовой модели и разработанного в 1969 году Т-130. От последнего он получил новую муфту сцепления, постоянно замкнутую, как на большинстве

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД Т-100

Трактор Т-100 имел целых 22 различные модификации. Наиболее примечательны из них следующие.

- Т-100М – базовая модель. Не имела гидрооборудования и задней навесной системы, вместо этого оснащалась лебедкой. Выпускалась в трех вариантах: Т-100М-1 – с дополнительным задним крюком, Т-100М-2 – без кабины, Т-100М-3 – с жестким прицепным крюком.
- Т-100МГС – сельскохозяйственная модель. Отличалась от базовой отсутствием лебедки, которую сменила полноценная гидравлическая навесная система и вал отбора мощности.
- Т-100МГП (с 1973 года – Т-100МЗГП) – промышленная модель. Оснащалась гидрооборудованием, как и предыдущая, а также передней навесной системой и сцепным устройством жесткого типа. Выпускалась также в варианте Т-100МГП-1 – без кабины и с облегченным капотом.
- Т-100МБ (с 1973 года – Т-100МЗБ) – болотоходная модификация базовой модели. Отличалась увеличенной площадью гусениц и более равномерным распределением массы.
- Т-100БГ – болотоходная модификация промышленной модели.
- Т-100Т – модель для работы с трубоукладчиком. Отличалась полным отсутствием навесной системы, которую сменили места для крепления специального оборудования.



Трактор Т-100 с бульдозерным оборудованием.

Модель номера

тракторов и автомобилей, а также новый механизм поворота и бортовые редукторы. Главное отличие коснулось системы управления. Т-100М имел два рычага управления бортовыми фрикционами, которые передавали крутящий момент гусеницам, и две педали тормозов. В Т-100МЗ эту систему значительно упростили, отдав все их функции одному рычагу. Наклоняя его вправо или влево, можно было разомкнуть соответствующий бортовой фрикцион, а потянув

на себя – привести в действие тормоз той же стороны. Таким образом, одним рычагом можно было выбирать и направление движения трактора, и радиус поворота. За это в народе Т-100МЗ прозвали однорычажной соткой.

Совершенствование трактора продолжалось и после постановки на производство. Так, место масляного фильтра впоследствии заняла полнопоточная центрифуга. Для работы на склонах систему управления дополнили педалью горного тормоза.

По трясинам и болотам

Т-100 имел немало модификаций. Однако наиболее примечательными были болотоходные модели Т-100МБ и Т-100МЗБ. Эти модификации предназначались специально для работы на топких почвах и трясины.

Такая специализация потребовала радикальной перестройки конструкции. Изменения коснулись даже двигателя, получившего маркировку Д-108Б. Для более равномерного распределения массы воздухоочиститель у этого трактора был поставлен перед

ХАРАКТЕРИСТИКА Т-100

Назначение

Широкий спектр работ в дорожном строительстве и промышленности. Существуют также сельскохозяйственная и трубоукладочная модификации.



Рама цельнометаллическая, на полужесткой подвеске.

Крыша кабины металлическая.



Натяжение гусеничного полотна можно регулировать.

Изготовитель	Челябинский тракторный завод
Время выпуска	1964–1983
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	108 (79,4)
Конструктивная масса, кг	11 100
Число передач вперед / назад	5 / 4
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	2,36–10,13

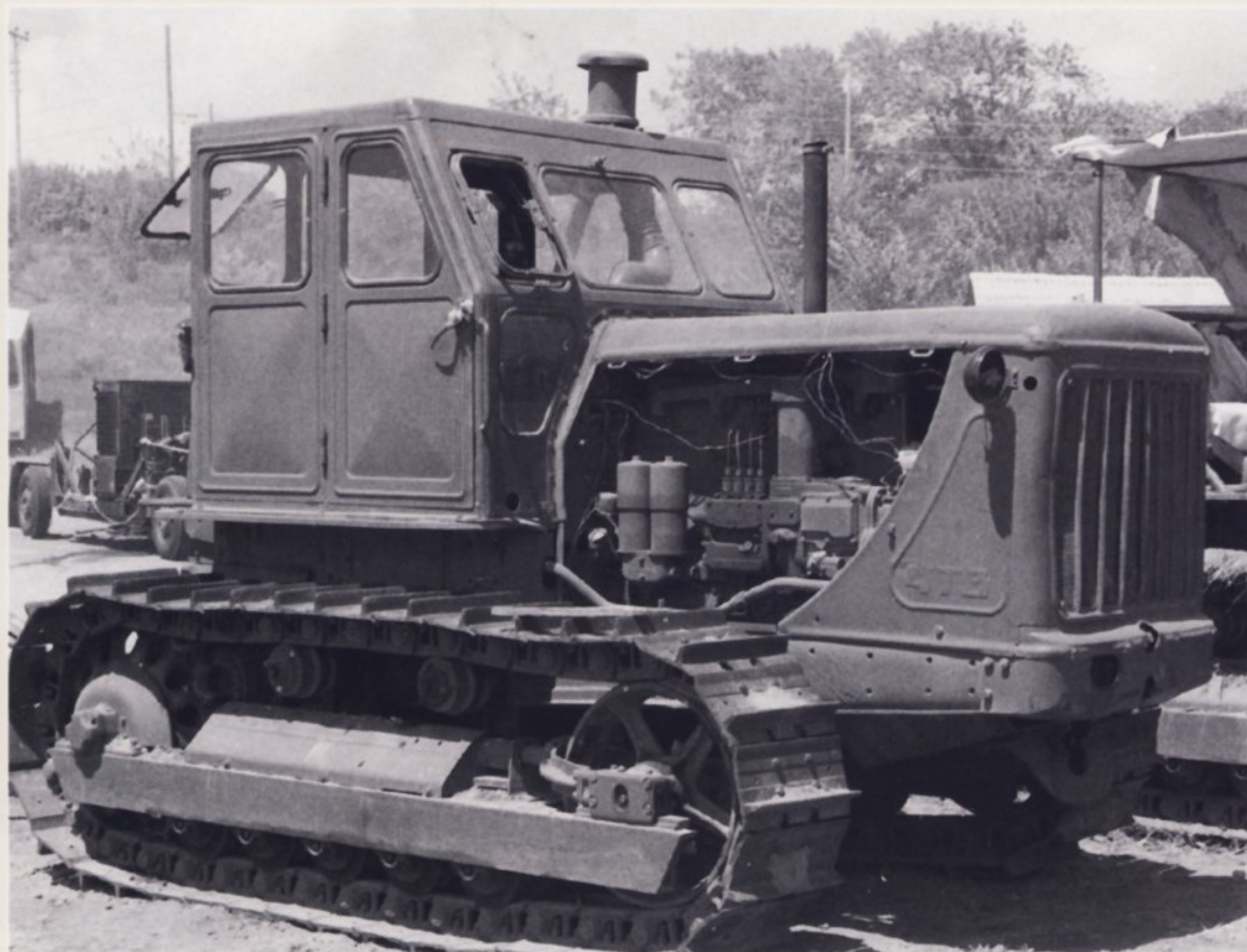


Конверторный цех на ЧТЗ.

кабиной под капотом и сдвинут влево, а сам двигатель вынесен на 40 см вперед. Наиболее радикально для работы на болотах была перестроена ходовая часть. Оси конечных передач были усилены, ступица ведущего колеса и лонжероны – удлинены. Также конструкторы Т-100МБ увеличили расстояние между осями направляющего и ведущего колес, количество звеньев и ширину гусениц. Балансирная рессора была дополнительно усилена одним листом, а малые рессоры заменены спиральными пружинами.

Строительный трактор

Т-100 в различных модификациях выпускался на протяжении 20 лет. Причина тому – целый ряд неоспоримых достоинств этого трактора. Он обладал достаточно высокой мощностью и отличной проходимостью, не требовал много топлива. Благодаря износостойким узлам Т-100 крайне редко выходил из строя. Отличался трактор и широким диапазоном выполняемых работ. На него устанавливалось 14 видов навесного оборудования. Изначально Т-100 проектировался главным образом для работы в качестве бульдозера – ДЗ-53 с канатным управлением отвала. Позднее ему на смену пришел бульдозер ДЗ-54, оснащенный гидравлической системой. В связке с бульдозерным оборудованием трактор мог оснащаться дополнительным: рыхлителем почв, корчевателем пней, кусторезом, камнеудалителем, открывками и др. Трактор



Ходовая часть трактора Т-100 состоит из двух тележек, на которых смонтированы гусеничные движители.



Производство гусениц в цехе Челябинского тракторного завода.

также использовался как шасси для трубоукладчика, свайного копра и подъемного крана. Мог Т-100 применяться и в связке с сельскохозяйственным или мелиоративным оборудованием.

Наиболее широкое применение трактор нашел на стройках 1960–1980-х годов. Некоторые сотни до сих пор находятся в эксплуатации, причем не только в России,

но и, например, в Венгрии. А вот в сельском хозяйстве Т-100 не прижился. Причиной тому послужила малая, по сравнению со специализированными тракторами, скорость. Свою роль в этом сыграл и самый существенный недостаток Т-100: при увеличении скорости у трактора резко падала тяговая мощность. Так, на последней передаче она составляла всего 2 т, вместо 6 т на более низких скоростях.

Газогенераторный транспорт в 1930–1940-е годы

В предвоенное десятилетие интерес к газогенераторному транспорту резко вырос.

Причин для этого было две. Во-первых, рост мирового автотракторного парка в начале XX века привел к сильному увеличению потребления жидкого топлива, данных же о нефтяных месторождениях было недостаточно, и даже специалисты сомневались, что сырья для производства бензина хватит на много десятилетий. Во-вторых, нефть в недрах земли распределена неравномерно, и для многих стран перебои с поставками бензина были неизбежны.

Предусмотрительные правительства

Пока дефицит бензина не ощущался явно, владельцы автомобилей не спешили использовать силовые газогенераторы. Безусловно, они были менее удобны в использовании. Однако правительства многих стран предусмотрительно поощряли покупку именно газогенераторных автомобилей. К 1923 году во Франции существовало 25 различных типов

автомобильных газогенераторов. В 1924 году военное министерство страны испытало газогенераторные автомобили на маневрах. К 1929 году в армии их было уже более 1000. В Италии генераторный газ был объявлен «национальным горючим». Владельцы автомобилей с газогенераторами на пять лет освобождались от соответствующего государственного налога.

В военной Европе...

С началом Второй мировой войны процесс перехода транспорта на твердое топливо пошел гораздо быстрее – к этому вынуждала сама обстановка.

В Германии во время войны на генераторное топливо перевели все тыловые транспортные средства, чтобы каждую каплю бензина беречь для нужд вермахта. С 1940 по 1945 год здесь было произведено около 500 тыс. транспортных газогенераторных установок. Франция предприняла массовое переоборудование не только гражданских, но и военных транспортных средств. К концу 1940 года действовало 50 тыс. газогенераторных автомобилей и 40 тыс. газогенераторных установок находилось в производстве.

Дания в 1940 году, ко времени оккупации страны, владела всего сотней газогенераторных автомобилей.



В автобусе ЗИС-16 газогенератор находился в салоне, рядом с водителем.

На других континентах

Австралия к 1942 году перевела на твердое топливо около 1500 автомобилей а к 1943 году – 40 000. Новая Зеландия только во время войны вынуждена была перейти на газогенераторный транспорт. В 1943 году в ее парке было 507 таких грузовиков, 700 тракторов, 10 автобусов и 556 легковых автомобилей. Бразилия к 1942 году имела 22 000 газогенераторных грузовиков, тракторов и автобусов. Не коснулась эта своеобразная перестройка только США. Но на экспорт газогенераторные автомобили производила и эта страна.

Через полгода их было уже 6000. Только благодаря этой технике удалось избежать голода, ведь при отсутствии бензина стало невозможно подвозить продукты из ферм в города. Здесь были разработаны генераторы, работавшие не только на опилках и торфе, но и на морских водорослях. К концу Второй мировой войны в мире оказалось более 1 млн автотранспортных средств, работавших на твердом топливе, – более 70 % всего мирового автомобильного парка.

FINN McCOOL
Gasoline and Motor Oil
First in Service and Quality

Serving Motorists SINCE 1925

McCOOL
FINN
GASOLINE

Finn credit cards are honored for purchases over two dollars.

The Finn McCool Refining Company
Bushmill, New York

Реклама автомобильного масла и бензина. 1930 г.

В СССР к 1940 году работало 5000 грузовых газогенераторных автомобилей (это около 5 % всего парка) и 16 000 газогенераторных тракторов. В 1941 году было уже более 100 000 единиц газогенераторного транспорта 12 различных типов. К концу войны около 200 000 твердотопливных установок стояли на автомобилях, тракторах, катерах, мотовозах и др. Так, в блокадном Ленинграде половина транспорта работала на газогенераторах. В Москве в 1942–1945 годах совершали рейсы 50 газогенераторных автобусов ЗИС 16. Больше всего твердотопливной техники работало в сельском хозяйстве и на лесозаготовках.

Ударим автопробегом...

«Ударим автопробегом по бездорожью, разгильдяйству и бюрократизму» – эта, ставшая крылатой, фраза из романа Ильфа и Петрова возникла не на пустом месте. Автопробеги в первой трети XX века были явлением распространённым. Вот и для газогенераторного транспорта это было формой самоутверждения. Пробеги должны были демонстрировать, что автомобили с газогенераторными установками ничуть не уступают бензиновым в скорости, надёжности и удобстве. В 1928 году автомобиль «ФИАТ 15 Тер» с установкой В. С. Наумова «У 2» совершил пробег из Ленинграда в Москву и обратно. В 1931 году «газген» (так в просторечье называли газогенераторные автомобили), работавший на дровах, пробежал от Ленинграда до Череповца. В 1938 году 17 отечественных автомобилей



Грузовик FIAT 15 Ter. Эта модель испытала на маршруте между Москвой и Ленинградом первый советский транспортный газогенератор.

за 53 ходовых дня, дважды перевалив через Уральские горы, прошли по маршруту: Москва – Пенза – Куйбышев – Казань – Уфа – Магнитогорск – Челябинск – Омск – Петропавловск – Свердловск – Пермь – Киров – Горький – Ярославль – Вологда – Ленинград – Псков – Витебск – Минск – Гомель – Чернигов – Киев – Курск – Орел – Тула – Москва. Все автомобили, 12 из которых работали на дровах и древесном угле, а в степных районах и на соломе, дошли до финиша без аварий и серьезных поломок. Скорость по шоссе достигала 60 км/ч.

После войны

Хотя в 1946 году генераторный газ действительно стал для Европы «гражданским топливом», большинство стран после войны поспешили отказаться от тяжеловесных дровяных и угольных агрегатов в пользу подешевевшего бензина. Дольше всего транспортные газогенераторы продержались во Франции, Германии и Швеции, которые не имели своих запасов нефти и еще несколько лет испытывали острую нехватку жидкого топлива. Но с 1949 года и в этих странах бензин стал общедоступным, и газогенераторы списали со счетов. Исследовательские проекты закрыли, производства перепрофилировали, накопленный опыт растеряли. В 1950 году в экономически развитых странах, за исключением СССР, оставалось 300 экземпляров машин с газогенераторами.



Грузовик с газогенератором. 1930 г.

ЗАПАСНОЙ ВАРИАНТ

Хотя в большинстве европейских стран газогенераторный бум к концу 1940-х годов закончился, некоторые государства не вычеркнули эту технологию окончательно. Ее продолжали развивать в Швеции, ЮАР, Китае и на Филиппинах. Исследования в этих странах финансирует правительство. Власти поддерживают внедрение этих технологий в сельском, лесном и коммунальном хозяйстве.

David Brown из Англии

История этой компании началась еще в XIX веке, когда она начала производить зубчатые колеса в городе Хаддерсфилд английского графства Йоркшир.

В 1936 году фирма выпустила свой первый трактор в сотрудничестве с ирландским предпринимателем Гарри Фергюсоном. David Brown планировала производить тракторы, оснащенные знаменитой трехточечной навесной системой, которую с 1933 года устанавливали на тракторах Ferguson. Производство началось на специально построенном конвейере в городе Мелтем, неподалеку от Хаддерсфилда.

Альянс Брауна и Фергюсона

Сначала новые тракторы Ferguson-Brown были оснащены двигателем Coventry Climax («Ковентри Клаймакс»), а затем – моторами David Brown с боковым расположением цилиндров, объемом 2 л и мощностью 20 л. с. Они приобрели известность благодаря

своему качеству, но продать достаточно машин компании не удалось из-за неблагоприятной экономической обстановки и конкуренции со стороны фирмы Fordson («Фордзон»). Тракторы Ferguson-Brown стоили почти в два раза дороже аналогов американского соперника. Гарри Фергюсон и Дэвид Браун были крайне разочарованы результатами продаж, а непроданные тракторы постепенно заполняли помещения завода. Дэвид Браун решил модернизировать тракторы, увеличив их мощность и снабдив четырехскоростной коробкой передач, однако Фергюсон был против этих перемен. В 1938 году сотрудничеству предпринимателей пришел конец. Тогда Фергюсон предложил права на свою трехточечную навесную систему Генри Форду.

VAK 1

Несмотря ни на что, Дэвид Браун продолжал производство тракторов. На королевской сельскохозяйственной выставке Royal Show 1939 года он представил публике новую модель – VAK 1. Это был современный трактор с округлыми очертаниями корпуса, независимым приводом тормозов, четырехскоростной коробкой передач и работающим на бензине четырехцилиндровым двигателем с верхним расположением цилиндров мощностью 35 л. с. На заказ на новом тракторе можно было установить вал отбора мощности и гидравлическую навесную систему (разумеется, отличную от

знаменитой запатентованной трехточечной навесной системы Фергюсона с автоматической регулировкой глубины колеи).

Мастер урожая

В 1945 году на производственный конвейер вернулась улучшенная модификация VAK 1A – трактор, предназначенный исключительно для сельского хозяйства. Его производили с 1945 по 1947 год, и за это время было продано 3500 таких машин. Двигатель, устанавливаемый на этой модели, работал на бензине и оснащался улучшенной системой смазки. Однако настоящий успех британской компании вернул VAK 1C, известный также под названием Cropmaster («Гроп-мастер» – «Мастер урожая»). Этот трактор оснащался четырехцилиндровым двигателем,



Трактор David Brown 885.



Модель David Brown 990.

Рожденные войной

Во время Второй мировой войны спрос на тракторы упал, что вовсе не удивительно, но около 5300 машин компании все же удалось продать. В это же время Дэвид Браун выпустил 2400 тракторов VIG 1/100, представлявших собой модифицированные VAK 1, оснащенные лебедкой, выгнутыми крыльями и укрепленным шасси. По окончании войны на основе этой линейки возникла серия промышленных тракторов Taskmasters («Таскмастерз»). Их производили до 1965 года. Кроме того, в продажу поступила гусеничная промышленная модель VTK и сельскохозяйственный гусеничный трактор DB-4 с дизельным двигателем Norman мощностью 30 л. с.



David Brown 40TD на выставке.

ДВА ЦВЕТА И ЧЕТЫРЕ ТОПЛИВА

В последующие два десятилетия с выпуском все более современных тракторов популярность марки росла. С 1955 до 1961 года фирма изготовила около 2000 легких пропашных тракторов D2. Спустя некоторое время началось производство модели 900 в новом, двухцветном дизайне. Этот трактор был представлен в нескольких модификациях, работающих на четырех видах топлива, мощностью от 37 до 45 л. с.



Трактор David Brown 1410 с пресс-сборщиком.

работающим на бензине или керосине, четырех- или шестискоростной коробкой передач, трехточечной гидравлической навесной системой и валом отбора мощности с двухскоростным приводом, устанавливаемым на заказ. В 1949 году этот трактор получил четырехцилиндровый дизельный мотор David Brown с непосредственным впрыском, мощностью 34 л. с. Дизельный Cropmaster особенно ценился за надежный двигатель. Всего до 1953 года было изготовлено 59 800 таких тракторов. В 1950 году David Brown предложил новую модель – Super Cropmaster («Супергропмастер»), с двигателем мощностью 37 л. с., а также дизельный Cropmaster Diesel 50, оснащенный шестицилиндровым двигателем Perkins P3 и предназначенный в основном на экспорт. Кроме того, в Северную Америку компания поставляла Prairie Cropmaster

(«Прерия-гропмастер»), а также виноградниковый вариант, с более узкой колеей, – Vineyard Cropmaster («Винеард Гропмастер»).

В 1949 году ассортимент гусеничных тракторов пополнился линейкой моделей Trackmaster («Трекмастер»), которые были созданы на основе тракторов Cropmaster и работали на бензине, керосине или дизельном топливе. Эти машины были оснащены двигателями большего объема и валом отбора мощности с двухскоростным приводом. Новый Trackmaster 50 снабжался шестицилиндровым дизельным двигателем. В 1953 году на смену им пришли новые, улучшенные, модели – 25 и 25D.

25 лет американизации

В 1972 году компанию David Brown приобрела американская группа Tenneco, которой принадлежала марка тракторов Case («Кейс»). Несмотря на эти изменения,

фирма David Brown по-прежнему производила собственные тракторы. Слияние двух компаний проявилось лишь в смене цветовой гаммы: все тракторы отныне красили в белый (капот, радиатор и крылья) и красный (колеса, шасси и двигатель) цвета. Фирма стала производить новые модели: 885, 895, 995 и 1210. Некоторые тракторы David Brown даже поступали в продажу в США под маркой Case. Особым успехом пользовалась модель 1412, выпускавшаяся в 1974 году. Она оснащалась коробкой Hydrashift с 12 передачами и четырехцилиндровым двигателем объемом 3,6 л и мощностью 80 л. с. Тракторы марки David Brown предприятие производило вплоть до 1980 года. Постепенно они уступили место серии 90 марки Case. В 1986 году уже не было выпущено ни одного трактора под названием David Brown, а в 1998 году завод в Мелтеме окончательно закрылся.



David Brown Selectamatic 990.

В номере 33



В номере:

- Личные приусадебные хозяйства в 1960–1980-е годы
- Наука и практика на МТЗ

МТЗ-52

Спрашивайте в киосках уже через две недели!