

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Топливная аппаратура  
дизеля



Итальянские тракторы  
Lamborghini



№  
46

модель номера

Универсал-1



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых



Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Скляр 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: 10 300 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: 19.08.2016.

Дата выхода в свет: 17.11.2016.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

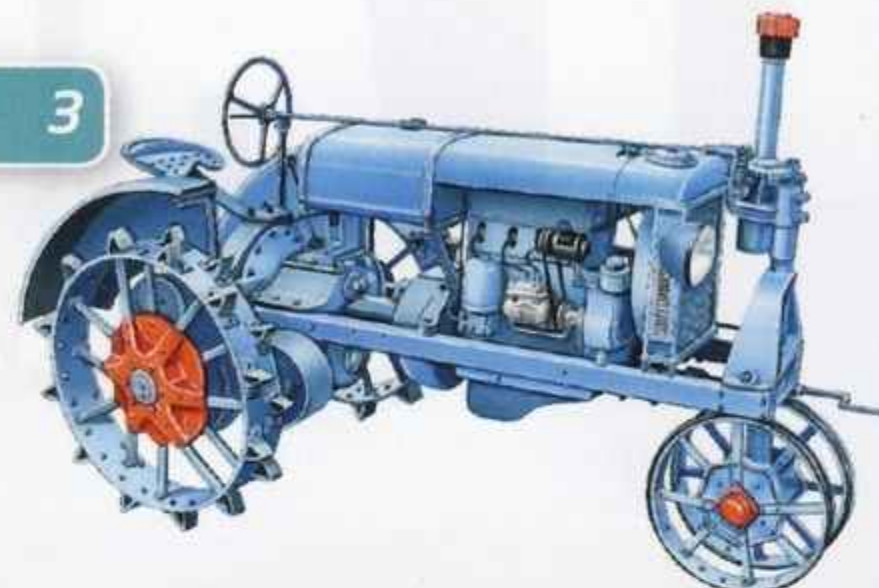
**www.traktory-collection.ru**

# Содержание

## Модель номера

3

### Пропашной трактор «Универсал-1»



## История тракторостроения

8

### Топливная аппаратура дизеля



## Тракторы мира

10

### Итальянские тракторы Lamborghini



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

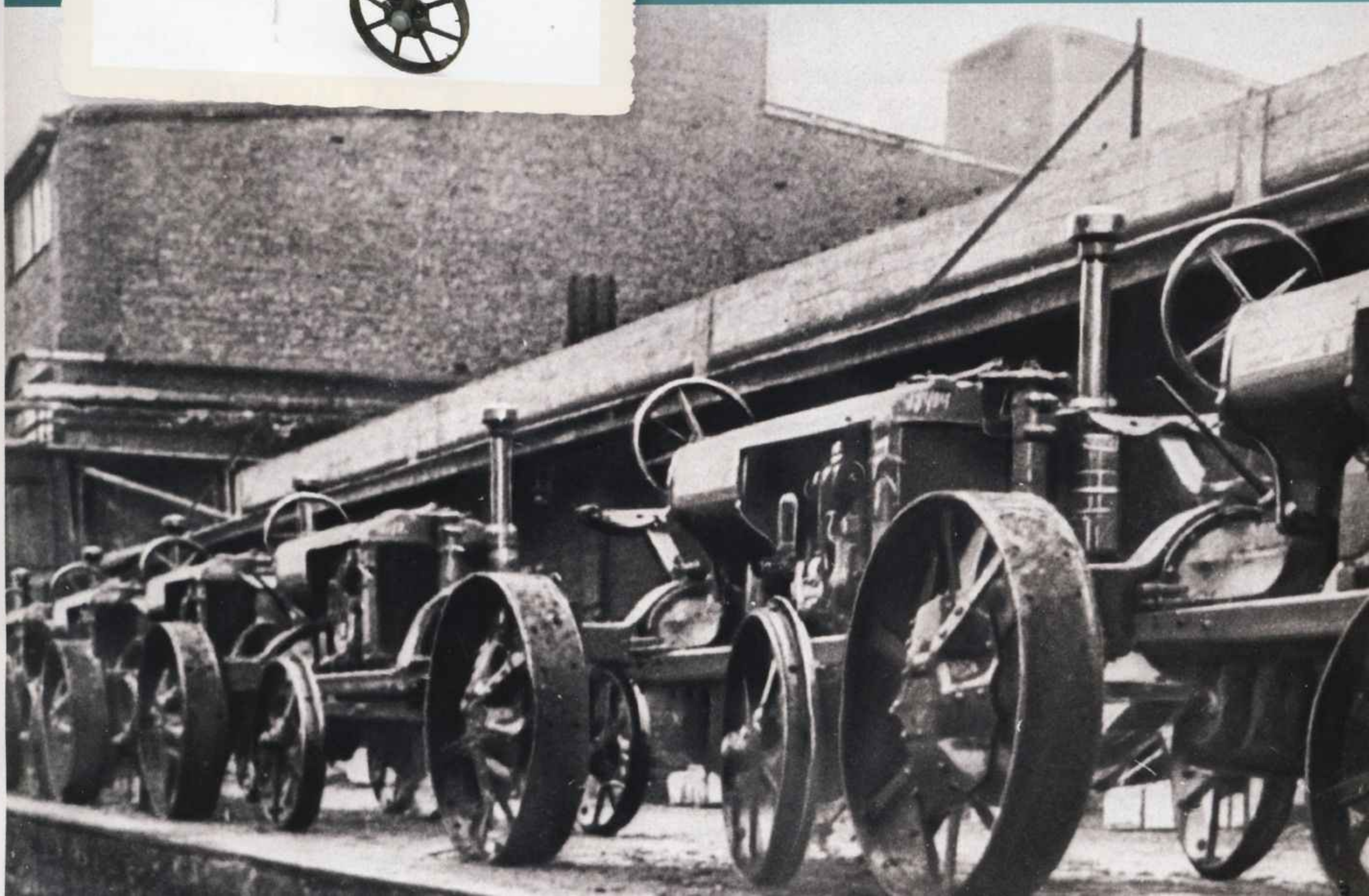


## Модель номера



В 1933 году около 20 млн га земель в СССР занимали пропашные культуры, площадь их посева продолжала увеличиваться, а специальной техники для их обработки не было. В декабре 1933 года ленинградский завод «Красный Путиловец» (в 1934-м переименован в Кировский) получил 10 млн рублей на переоборудование для массового производства пропашного трактора. 29 декабря был готов первый экземпляр «Универсала-1».

Параллельно завод стал выпускать «Универсал-2». Машины поделили между собой пропашные культуры. Первый вариант «Универсала» предназначался для высокостебельных растений: хлопка, подсолнечника, кукурузы, клещевины. Второй – для низкостебельных: картофеля, свеклы, капусты и др. Обе разновидности трактора быстро завоевали популярность на советских полях. «Универсал» первым среди советских тракторов отправился в другие страны: его поставляли в Голландию, Иран и Турцию.

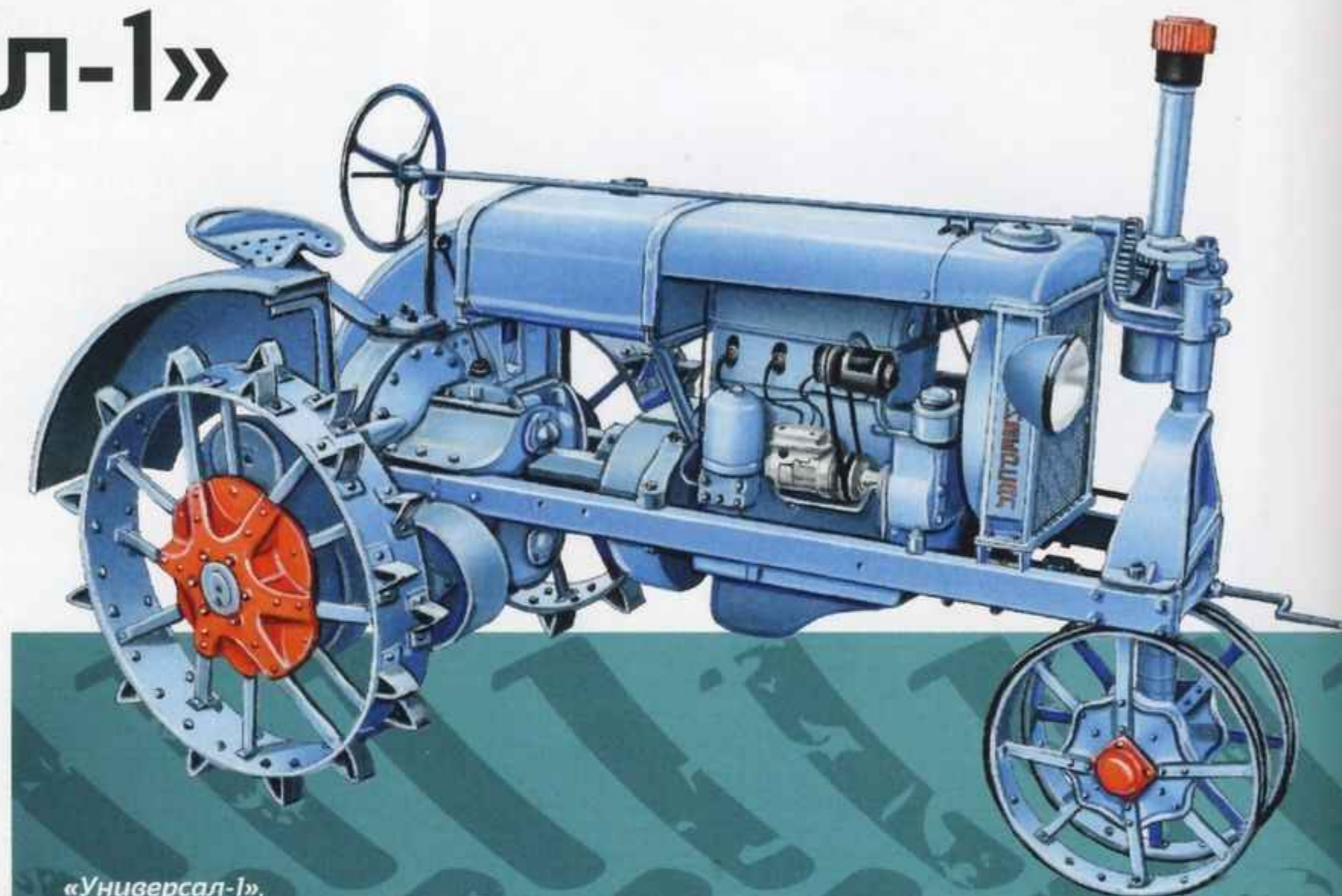




# Пропашной трактор «Универсал-1»

*Вместе с моделью «Универсал» в 1934 году появилось новое направление в отечественном тракторостроении – производство пропашных и универсально-пропашных тракторов.*

**П**очему такие машины стали выпускать только в 1930-годах, и чем они отличались от других тракторов? В первую очередь сельскому хозяйству страны требовались пахотные тракторы, которые механизировали наиболее энергоемкие операции – пахоту, посев и уборку. К началу 1930-х годов выпуск такой техники наладили на Сталинградском и Харьковском тракторных заводах. Они производили по несколько сот машин в день. Только тогда появилась возможность создать трактор, который бы кроме основных сельскохозяйственных работ мог проводить культивацию пропашных культур – рыхление почвы в междурядном пространстве без переворачивания, подрезание



«Универсал-1».

корней сорняков, окучивание, прореживание, внесение удобрений. Поскольку все эти операции проводятся несколько раз по мере роста культур, обычный пахотный трактор для них не подходит. Нужен более легкий, с узкими колесами, с регулируемой колеей, высоким дорожным просветом. Все это необходимо, чтобы не повредить подросшие растения.

## Особенности пропашных культур

Культивация требуется так называемым пропашным культурам – тем, для роста которых требуется большая площадь питания, и которые в связи с этим сажают особым способом. Площадь питания, то есть площадь поверхности участка, необходимая одному растению, зависит от биологических особенностей культуры. Так, лен-долгунец и другие травы прекрасно растут, располагаясь по 20–30 млн экземпляров на 1 га (их площадь питания – 3–5 кв. см), хлебным злакам требуется 20–25 кв. см и на 1 га высевают 5–6 млн семян, каждый экземпляр кукурузы занимает 0,25 кв. м, поэтому на гектаре умещается только 40 тыс. растений, для тыквы же пространства надо еще больше – 3–5 кв. м, и гектара хватает только для 2–3 тыс. растений.



Сборка тракторов на конвейере Кировского завода в довоенные годы.

## Подробнее о моторе

Наибольший крутящий момент, кгм (об/мин)	14 (900)
Число цилиндров	4
Диаметр цилиндров, мм	95
Ход поршня, мм	127
Рабочий объем, л	3,6
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Степень сжатия	4,1
Число опор коленчатого вала	2
Удельный расход топлива, г/э. л. с. ч.	324
Карбюратор	К-11
Магнето	М-18
Производительность масляного насоса, л/мин	5,4
Вес двигателя, кг	430
Способ пуска	Пусковой рукояткой



## НА ПОСТАМЕНТЕ

Множество тракторов «Универсал-1» продолжают жизнь в качестве памятников. Например, как минимум два установлены на Украине – в селе Красное Березанского района Николаевской области и в городе Цюрупинск Херсонской области.



Трактор «Универсал» как памятник первым механизаторам станции Староджерелиевской Краснодарского края.

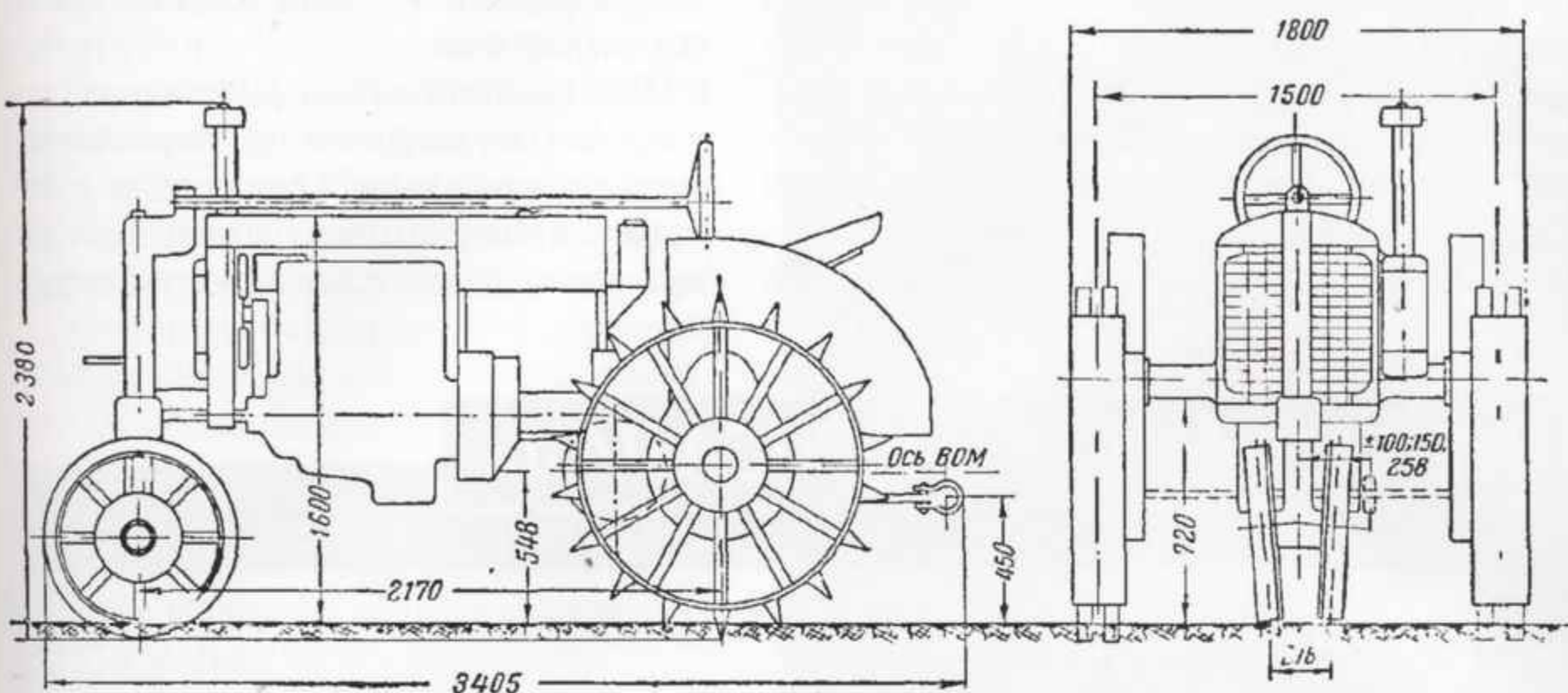


Схема трактора «Универсал-1».



Проходная Кировского завода.

Поэтому для зерновых, гороха, однолетних и многолетних трав применяют сплошной сев или рядовой, но с узкими (13–15 см) междурядьями. Пропашные культуры, к которым относятся хлопок, кукуруза, подсолнечник, сорго, клещевина, табак, картофель, сахарная свекла, капуста и другие корнеплоды и овощи, сажают рядами на расстоянии от 40 до 90 см. Пропашные культуры делят на высоко- и низкостебельные. Ко времени последней культивации высота подсолнечника, сорго, кукурузы, хлопка, клещевины достигает 70 см. Они относятся к первой группе. Картофель, овощи, каучуконосы, табак, не вырастающие выше 60 см, – ко второй. Соответственно, первые сажают с междурядьями 70, 80 и 90 см, вторые – с междурядьями 45, 60 и 70 см. Высота растений требует большого дорожного просвета трактора – его корпус должен быть высоко поднят. Ширина междурядий – соответствующего расстояния между колесами и ширины самих колес.

### Сходства и отличия

Поскольку пропашные культуры делят на две столь разные группы, советские конструкторы разработали параллельно два «Универсала». Они отличались величиной дорожного

просвета (У-1 – 72 см, У-2 – 48), диаметром передних колес и расстоянием между ними. У «Универсала-1» они были небольшими, узкими и настолько сближенными, что занимали не больше 30 см в ширину и по сути действовали как одно. «Универсал-2», напротив, имел широко расставленные колеса, передние – большего диаметра, чем у У-1.

Двигатели, силовые передачи и осто́в у обеих вариантов, так же как и у следующих двух, хлопководческих У-3 и У-4, которые появились позже, были унифицированы. Трактор имел полурамный осто́в, постоянно замкнутую, однодисковую муфту сцепления, шестеренчатую двухходовую коробку передач. Кроме того, «Универсалы» оснащали приводным шкивом, позволявшим использовать трактор на стационарных работах.

### «Универсал» на «Универсале»

Все варианты этого трактора приводились в действие мотором, носившим то же имя – «Универсал». Это был керосиновый, карбюраторный четырехтактный двигатель мощностью 22 л. с. при 1200 об/мин, с коленчатым валом, установленным в подшипниках качения. Топливо поступало к карбюратору самотеком из бака, расположенного за двигателем. Подача горючей смеси регулировалась автоматически центробежным однорежимным регулятором. Подачу смеси можно было изменять также вручную при помощи акселератора. Подогрев смеси постоянный. Детали двигателя смазывались разбрызгиванием. Для проверки уровня масла в картере имелся контрольный краник. Масло очищалось в фильтре тонкой очистки со сменным картонным элементом типа АСФО (автомобильный суперфильтр-отстойник) или войлочным. Охлаждение водяное, термосифонное. Радиатор трубчатый, с плоскими охлаждающими пластинами.

### Американский прототип

Чтобы буквально за несколько лет создать в СССР мощную высокотехническую тракторную промышленность, был принят метод копирования наилучших образцов зарубежных



## Модель номера

конструкций и технологии их производства. Не стал исключением и «Универсал». Прототипом для него выбрали американский Farmall (F-20, «Формол»), выпускавшийся компанией International Harvester («Интернейшнл Харвестер») с 1932 года. Он в свою очередь был усовершенствованным за счет более мощного двигателя вариантом Farmall Regular, который фирма производила с 1923 года.

Ближайшим его конкурентом в то время был Fordson («Фордзон»), который в Советском Союзе тоже нашел применение. Farmall так и не догнал Fordson по объему производства, но все-таки потеснил его на рынке малых и средних тракторов. Высокий клиренс, цельная рама, стандартные точки крепления культиваторов и других орудий – эти качества ценили в модели F-20 фермеры. Кроме того, на нем впервые появился вал

отбора мощности. К трактору Farmall подходили все приспособления от модели Fordson, а компания International Harvester дополнительно предлагала орудия с более широкими возможностями.

В СССР тракторы на базе американца производили без лицензии, но американская фирма взамен получила выгодный контракт на выпуск своего трактора International 15/30 на Сталинградском и Харьковском заводах.

## ХАРАКТЕРИСТИКА «УНИВЕРСАЛА-1»

### Назначение

*Междурядная обработка высокостебельных культур (поливного хлопка, подсолнечника, кукурузы), другие сельскохозяйственные работы (пахота, боронование, косьба, уборка зерновых), транспортировка, привод при молотье и пилке дров.*



Прицепное устройство состоит из поперечной полосы и упряжной серьги



Диаметр задних колес – 1017 мм, ширина – 200 мм.

Диаметр передних колес – 630 мм, ширина – 100 мм.



Изготовитель	Кировский тракторный завод
Время выпуска	1934–1940
Мощность двигателя, л. с., кВт	22 (16,2)
Конструктивная масса, кг	1970
Число передач вперед / назад	3 / 1
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	3,9–8,1
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	3405 × 1800 × 2380



## Адаптация

Как это происходило и с другими зарубежными моделями, копии в чистом виде трактора Farmall на Кировском заводе не производили. Конструкторы Научного автотракторного института (НАТИ) постарались максимальное количество узлов и деталей унифицировать с трактором СХТЗ-15/30, который тоже далеко ушел от своего первоначального американского прототипа. Одновременно с проектированием проводилась большая экспериментальная работа, в которой проверялась правомерность замены деталей. И действительно, многое удалось. Например, конические подшипники заменили цилиндрическими, которые выпускал единственный тогда отечественный подшипниковый завод (ГПЗ-1) в Москве.

## Прогресс подъемника

Во время выпуска «Универсала» произошел качественный сдвиг в развитии механизма для управления машинами и орудиями, навешиваемыми непосредственно на трактор. Преимущество их перед прицепными состоит в том, что они имеют меньший вес, габариты, требуют меньше энергии на передвижение, места на повороты и заезды. Для них не требуется отдельный механизатор, ими управляет тракторист.

Первоначально навесные орудия и машины представляли собой отдельные группы рабочих органов, присоединяемые в различных местах к раме трактора и управляемые вручную посредством рычагов. Затем для подъема орудия из рабочего положения в транспортное



Трактор Farmall в сельскохозяйственном музее в Питтсбурге, штат Техас, США.

и для опускания из транспортного положения в рабочее на тракторе был установлен механический подъемник, приводимый в движение от вала отбора мощности.

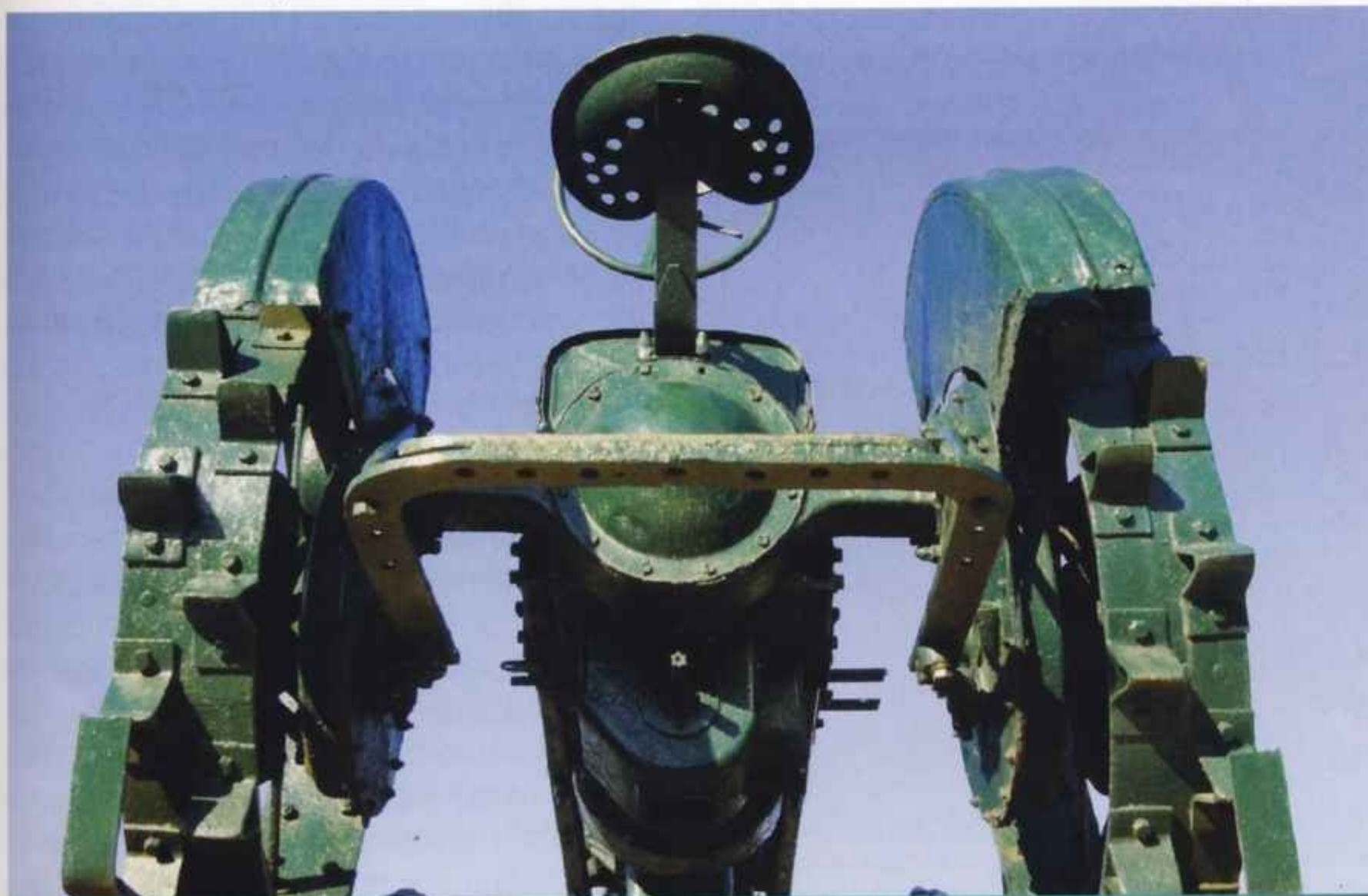
Такой механизм, кривошипного типа, ставили на «Универсал-1», а затем и на модификации У-3 и У-4.

Однако навешивание машин на трактор и подготовка всего агрегата к работе отнимали много времени. Орудие этого типа обычно подходило только к одной марке трактора. Да и весь

агрегат становился громоздким и неудобным. «Универсал-2», который выпускали дольше его трехколесного брата, уже на другом заводе, Владимирском тракторном, успел воспользоваться новым изобретением – гидравлическим подъемником. Новая навесная система присоединяла к трактору орудие в трех точках посредством четырехзвенного механизма. Ось подвеса орудия присоединялась к двум нижним тягам, а стойка орудия – к верхней тяге. Нижние тяги механизма через подъемные тяги, вал с поворотными рычагами и шатун были связаны с поршнем цилиндра гидравлического механизма. Он и управлял орудием. Такой механизм для навески позволял соединять с тракторами различных марок в одних и тех же точках различные по назначению машины и орудия. Навеска орудий стала не более трудоемкой, чем агрегатирование трактора с прицепными машинами.

## Женщины на «Универсале»

С трактором «Универсал» связана героическая страница советского сельского хозяйства. В годы Великой Отечественной войны ушедших на фронт мужчин в поле заменили женщины. В том числе и на тракторах. В 1942 году в стране развернулось соревнование женских тракторных бригад. Среди 3932 коллективов не раз занимала первое место бригада Дарьи Гармаш из Рыбновского района Рязанской области. Памятник женщинам-механизаторам этой бригады находится на Федеральной трассе М 5: на высоком постаменте – одна из машин, на которых работали девушки, – «Унисерсал-2».



На задние колеса «Универсала-1» приходится большая часть веса трактора – 1335 кг.



# Топливная аппаратура дизеля

*Насосы, фильтры и форсунки, которые называют топливной аппаратурой дизеля, – важнейшая часть его системы питания.*

**О**т работы системы питания существенно зависят мощность, экономичность, надежность, безотказность и долговечность работы двигателя в различных условиях эксплуатации, токсичность отработавших газов. В системе питания дизеля подача и очистка воздуха и удаление отработавших газов практически не отличаются от тех же процессов в карбюраторном двигателе. Приборы же топливоподачи и смесеобразования у дизельного мотора иные. Из топливного бака по топливопроводу через фильтр грубой очистки топливо засасывается подкачивающим насосом и подается через фильтр тонкой очистки в полость насоса высокого давления, с помощью которого топливо дозируется, подается по топливопроводу высокого давления и через форсунку впрыскивается в цилиндр. Излишки подаваемого топлива из полости насоса высокого давления по трубопроводу возвращаются в бак.

## Фильтры

Дизельное топливо подвергается многоступенчатой очистке, так как различные примеси могут нарушить работу мотора. Предварительная очистка происходит уже при заливке горючего, в сетчатых фильтрах, которые задерживают частицы размером 250–500 мкм. Фильтр грубой очистки отделяет воду и частицы величиной 50–100 мкм. И наконец, фильтр тонкой очистки улавливает самые мелкие – 2–10 мкм. В фильтре грубой очистки примеси отделяют за счет движения жидкости вниз-вверх, пропуская через металлическую сетку и хлопчатобумажный шнур. В фильтре тонкой очистки топливо проходит через так называемую штору, сделанную из пористой бумаги. Она склеена в цилиндр, гофрирована, сложена гармошкой и помещена в специальный стакан, вдоль стенок. Ближе к центру стакана помещается еще одна, внутренняя штора. Она вступает в действие, если внешняя рвется под действием воды.

## Загрязняющие примеси

Из дизельного топлива удаляют с помощью фильтрации следующие примеси:

- органические – продукты полимеризации компонентов топлива, кристаллизации содержащегося в нем парафина;
- неорганические – пыль, продукты коррозии емкостей и трубопроводов, износа деталей;
- воду, образующуюся на стенках топливозапасников и бака трактора вследствие резких колебаний температуры.

## Насосы

В подаче топлива участвуют два насоса. Подкачивающий прогоняет топливо по очереди через фильтры грубой и тонкой очистки. Его нередко снабжают дополнительным фильтром-отстойником. Этот насос поддерживает постоянное давление топлива во впускном канале насоса высокого давления. Топливный насос высокого давления – самый важный, сложный и дорогостоящий агрегат дизеля. Именно от него в большей степени зависит качество впрыска топлива в цилиндр. На тракторных дизелях получили распространение насосы, у которых топливоподающие секции расположены в едином корпусе, отлитом из алюминиевого сплава. Каждая секция соединена трубопроводом высокого давления с форсункой одного из цилиндров.

## Регулятор частоты вращения

В процессе эксплуатации дизель работает с переменными нагрузками, так как внешнее сопротивление часто меняется. Это вызывает изменение частоты вращения коленчатого вала двигателя и скорости движения трактора. Однако сельскохозяйственные работы обычно требуют постоянной скорости движения машинно-тракторного агрегата и неизменной частоты вращения вала отбора мощности. Чтобы поддерживать заданный скоростной режим работы при резко изменяющейся внешней нагрузке,



На тракторе ДТ-75 установлен двигатель СМД-14, с насосом высокого давления типа Л4ТН-8,5 × 10Т или ЛСТН-48510 и всережимным регулятором РЛ-850. Распыление топлива начинается при давлении 125±5 кг/см<sup>2</sup>.



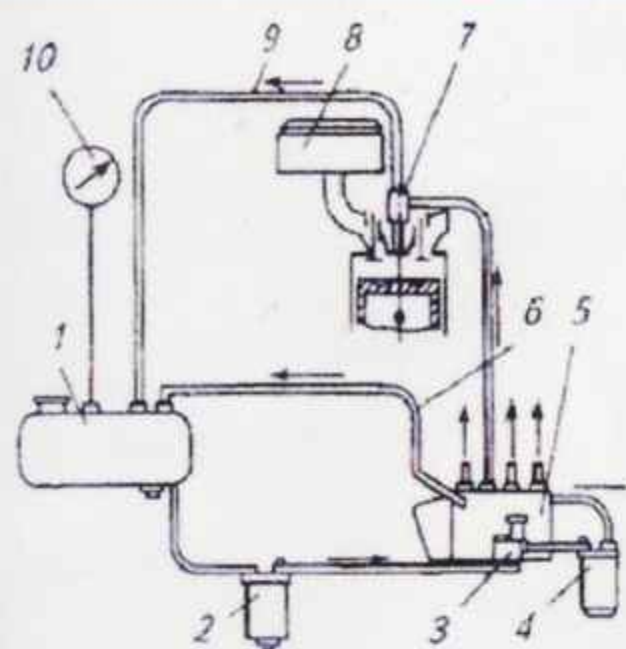
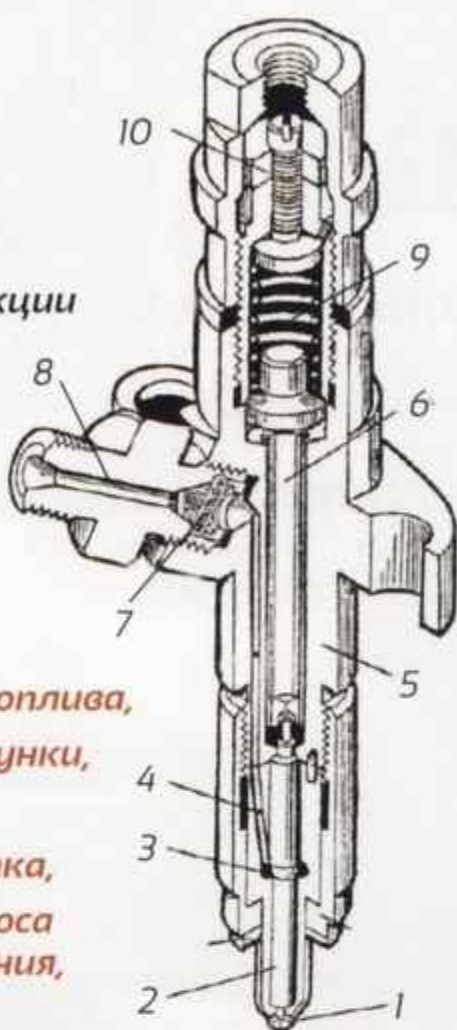


Схема системы питания дизеля топливом

1 – топливный бак, 2 – фильтр грубой очистки, 3 – подкачивающий насос, 4 – фильтр тонкой очистки, 5 – насос высокого давления, 6 – трубка отвода избыточного топлива, 7 – форсунка, 8 – воздухоочиститель, 9 – трубка для отвода просочившегося топлива, 10 – указатель уровня топлива.

Схема конструкции форсунки

1 – сопловые отверстия, 2 – запорная игла, 3 – карман, 4 – канал для поступления топлива, 5 – корпус форсунки, 6 – штанга, 7 – фильтр-сетка, 8 – канал из насоса высокого давления, 9 – пружина, 10 – винт, регулирующий затяжку пружины.



## КОМАНДУЕТ ЭЛЕКТРОНИКА

Управление насос-форсунками осуществляет электронная система управления дизелем. Датчики подают сигналы о частоте вращения, перемещении рейки насоса, температуре и т. д. На их основе блок управления, используя заложенные алгоритмы расчета, определяет, как надо скорректировать топливopодачу, и отдает команду. Исполнительные устройства соответственно изменяют положение органов, управляющих процессом.

двигатели современных тракторов оснащают специальными регуляторами. Это устройство агрегатируется с насосом высокого давления и автоматически поддерживает заданную частоту вращения вала двигателя, воздействуя на рейку насоса и регулируя таким образом подачу топлива.

### Форсунка

От этой маленькой детали зависит качество смесеобразования, а значит, мощность, топливная экономичность, надежность мотора, его дымность и токсичность выхлопных газов. Форсунка по форме похожа на карандаш: вытянутый цилиндр, суженный книзу. Здесь, на кончике «карандаша», находятся крошечные сопловые отверстия. В нерабочем состоянии их закрывает запорная игла, которую сверху прижимает пружина. Когда топливо попадает в карман – специальную камеру около иглы – и создает давление сильнее, чем может выдержать пружина, игла приподнимается, открывая сопла. Через них топливо впрыскивается в цилиндр. Все детали форсунки изготавливают из высококачественной стали и с предельной точностью. Конечно, специалисты стремятся усовершенствовать конструкцию форсунки, меняя формы и размеры деталей. Например, существуют форсунки с двумя пружинами разной жесткости. Они впрыскивают топливо в два приема.

Это уменьшает скорость нарастания давления газов при сгорании, их температуру, а значит, и содержание в выхлопных газах оксидов азота. Такой мотор создает меньше шума.

### Насос-форсунка

На мощных дизелях промышленных тракторов, экскаваторов, бульдозеров, кормоуборочных комбайнов все чаще применяют так называемые насос-форсунки. В этой конструкции плунжер (элемент насоса высокого давления) скомпонован с распылителем и иглой (элементами форсунки) в единый

механизм. Он обеспечивает оптимальное и эффективное образование топливно-воздушной смеси за счет трехфазного впрыска: предварительного, основного и дополнительного. Первый обеспечивает плавность сгорания смеси при основном впрыске. Основной – качественное смесеобразование на различных режимах работы двигателя. Дополнительный впрыск очищает сажевый фильтр.



Двигатель трактора John Deere 8430 оснащен насос-форсункой.



# Итальянские тракторы Lamborghini

*Ферруччо Ламборгини, знаменитый итальянский бизнесмен, начинал свою деятельность в деревне, на ферме, где после Второй мировой войны переделывал списанные военные машины в сельскохозяйственные.*

В то время в Италии и во всей Европе был огромный спрос на сельскохозяйственную технику, и Ламборгини удавалось легко сбывать свою продукцию. Вскоре он основал свою компанию и решил начать производство тракторов. Сначала он оснащал их двигателями MWM, с воздушным охлаждением, затем Perkins, с водяным охлаждением, а с 1954 года – своими, Lamborghini. Ламборгини приобрел лицензию на моторы MWM и модифицировал их.

## На колесах и гусеницах

Первый трактор, Lamborghini L 33, получил широкое распространение. За ним последовали модели DL 15 и DL 20. В 1958 году компания производила около 1500 тракторов в год. В том же году начался выпуск четырехколесного трактора широкого назначения Lamborhinetta («Ламборгинетта»). В 1955 году компания Lamborghini Trattori вторглась в сферу деятельности известной фирмы Fiat («Фиат»), выпустив гусеничный трактор DL 25 C. Впрочем, он не имел коммерческого успеха, и вскоре его сменила



Серия Lamborghini Crono («Хроно») 1990-х годов предназначалась для небольших ферм.

модель DL 30 C. Этот трактор, с двухцилиндровым двигателем объемом 1,81 л, был более удачным. В начале 1960 годов за ним последовали гусеничные 3402 C (с трехцилиндровым двигателем), а затем 1 C (с двухцилиндровым двигателем мощностью 26 л. с.), 5 C (с трехцилиндровым двигателем, 39 л. с.) и 4 C (с четырехцилиндровым двигателем, 52 л. с.).

Что же до колесных тракторов, то в начале 1960-х годов вышли в свет серии 1 R, 2 R и 4 R, которые в 1965 году были дополнены моделью 7 R мощностью 55 л. с.

## Непостоянный итальянец

Ламборгини интересовался самыми разными сферами машиностроения, в том числе производством вертолетов. Однако ему не удалось получить разрешение на их выпуск. И тогда он обратился к спортивным машинам. История



гласит, что, разбогатев, Ламборгини пожаловался Энцо Феррари на свое последнее приобретение. Тот же раздраженно посоветовал ему заниматься своими тракторами. Именно тогда Ламборгини вознамерился создать лучший спортивный автомобиль в мире, каким позднее и стала его Miura («Миура»). Несмотря на то что компания Ламборгини заняла третье место среди итальянских производителей тракторов, он потерял интерес к ним. Серии R 340, затем R 230, R 235, а также R 503 и R 603 расходились, как горячие пирожки. К тому же в Италии фирма Lamborghini Trattori стала первым производителем тракторов с шестью синхронизированными передачами. Но мысли хозяина предприятия были о другом.

## Продолжение с тем же именем

В 1972 году, когда многообещающий заказ из Боливии был отменен, Ламборгини, полностью увлеченный производством спортивных автомобилей, решил продать свою фирму компании SAME (САМИ). Новый владелец не захотел отказываться от ставшей знаменитой марки Lamborghini, намереваясь создать линейку «благородных» тракторов.

## Неизменный бык

Тракторы Lamborghini, выпускавшиеся после 1972 года уже другим производителем, по-прежнему украшались изображением быка. Эта эмблема была принята в 1963 году при создании филиала по производству автомобилей: основатель бренда по астрологическому календарю был Тельцом.



Трактор Lamborhinetta мощностью 27 л. с. 1961 г.





Трактор Lamborghini. 1957 г.

## НОВЫЕ «ЧЕМПИОНЫ»

Линейка тяжелых тракторов в XXI веке была представлена новыми Champion мощностью 230 и 260 л. с., выпущенными в продажу в 1998 году. В 2001 году капот этих моделей получил новую, обтекаемую форму. Они изготавливались вплоть до 2004 года. В 2011 году в каталоге компании были модели Lamborghini мощностью от 35 до 220 л. с., а также тракторы с двигателями Deutz, которые имели маркировку от R 1 до R 7.

В 1973 году были запущены в производство модели R 503 и R 603 (выпускавшиеся также на гусеничном ходу). Тракторы с трехцилиндровыми двигателями мощностью 50 и 60 л. с. производились вплоть до 1982 года.

В 1974 году линейка тракторов дополнилась моделями 654, 754, 854, причем мощность последней достигла 82 л. с. Четырьмя годами позже появилась модель 955 с рядным пятицилиндровым двигателем мощностью 92 л. с. Эти тракторы, оснащенные коробкой с 12 синхронизированными передачами, звукоизолированной кабиной и, опционально, четырьмя ведущими колесами, экспортировались шире, нежели предыдущие.

С середины 1970 годов тракторы Lamborghini имели белый кузов и черную раму. В 1983 году дизайн изменился. Именно тогда были

выпущены модели 956–1706 с шестицилиндровыми двигателями с турбиной или без нее и кабиной с кондиционером. За этими мощными тракторами следовала серия 74 (674–874) средней мощности (от 60 до 90 л. с.), модели которой получили прозвище Grand Prix («Большой приз»). Продававшиеся до 2003 года, они были почти эквивалентны тракторам Hürlimann («Хюрлиман») серии Prestige («Престиж»), которые выпускала та же компания.

### В последнее десятилетие XX века

Серия Formula («Формула», тракторы мощностью от 105 до 135 л. с.), запущенная в производство в 1991 году и идентичная серии Hürlimann Elite, в 1996 году была улучшена. Кузов получил серебристую окраску,

которая впоследствии стала знаковой. Модель Formula 105 была оснащена великолепным четырехцилиндровым турбодвигателем с кулером и коробкой передач Powershift.

В 1993 году появился большой трактор Lamborghini Traction, идентичный моделям Same 265 и Hürlimann H-265, но оснащенный двигателем Cummins мощностью 263 л. с.

В 1995 году были обновлены средние модели: появились тракторы Sprint («Спринт», от 60 до 70 л. с.), Premium 850–1060 («Премиум», 85–105 л. с.), а затем 110–130 (110–130 л. с.). Наконец, в 1998 году была запущена в производство модель Champion («Чемпион», 120–150 л. с.), оснащенная шестицилиндровым двигателем объемом 6 л, с такой же кабиной, как у трактора Deutz-Fahr («Дойц-Фар»), поскольку в 1996 году компания SAME объединилась с фирмой Deutz-Fahr.



Трактор 754 мощностью 75 л. с. компания SAME производила в 1970-е годы.



Серию Lamborghini R 6 с 2004 года выпускала группа компаний SDF, один из крупнейших мировых производителей тракторов.



# В номере 47



## В номере:

- Продукты питания в СССР в начале 1980-х годов
- Наука и производство – селу

**Т-150**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!