

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



От завода шестерен
до концерна



Американский трактор
Allis-Chalmers WC



№
115

модель номера

Panther EM 295 B



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00115

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых

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:

8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных 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 Украина»

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:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 3450 экз.

Цена: 649 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено. Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашетт Коллексьон Украина

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.

Подписано в печать: 03.05.2019.

Дата выхода в свет: 11.07.2019.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Немецкий трактор Panther EM 295 B



История заводов

8

От завода шестерен до транснационального концерна



Тракторы мира

10

Американский трактор Allis-Chalmers WC



Фотографии и иллюстрации:
Стр. 3 © Hachette Collections;
Стр. 8-9 © ZF Friedrichshafen;
Стр. 10-11 © Document Christian Descombes.



Голубые тракторы Eicher («Айхер») занимают в истории немецкой сельскохозяйственной техники прочное место. Вплоть до наших дней они символизируют зрелость двигателя с воздушным охлаждением, хотя теперь его сменил усовершенствованный мотор с водяным охлаждением. Иначе обстоит дело в начале 1960-х годов: воздух вместо воды был одной из главных тем в отрасли.

Давний метод – подача свежего воздуха для охлаждения двигателя – впервые вышел на профессиональный уровень, что позволило серийно выпускать продукцию высокого качества. Прорыв в этой области совершила фирма «Айхер». Благодаря созданным на заводе в Форстерне нерадиальным вентиляторам, подававшим воздух отдельно к каждому цилиндру, надежное техническое решение получили все тракторы, независимо от класса мощности. От одноцилиндрового «Леопарда» (Leopard) до шестицилиндрового и почти 90-сильного тяжеловеса «Мамонта» (Mammut).



Немецкий трактор Panther EM 295 В

Обычное в компании «Айхер» с 1959 года «хищное» название как нельзя лучше подходило малому трактору. Он был удивительно динамичным и мощным одновременно. На нем даже можно было применять межосевую навеску орудий.

Победоносное шествие двигателей с воздушным охлаждением привело к кратковременному внедрению радиального вентилятора. На определенном этапе его считали техническим решением для повседневной эксплуатации: работе этого агрегата не могли помешать даже экстремальные погодные условия. Там, где охлаждающая вода грозила замерзнуть или вскипеть, установленные воздуходувки обеспечивали работу мотора без потери мощности. Компания «Айхер» создала процесс засасывания воздуха и сконструировала для каждого цилиндра отдельный вентилятор – диски, сразу бросающиеся в глаза с правой стороны транспортного средства. Вместо всасывания воздуха фронтально и передачи его вовнутрь, конструкция «Айхер» базировалась на радиальных вентиляторах, установленных сбоку и доставлявших необходимый воздух к каждому цилиндру отдельно. Эта отличительная особенность сформировала стиль и сама по себе обеспечила машинам Eicher узнаваемость даже на расстоянии.

Новая модельная политика

С появлением в 1959 году Panther EM 295 был перестроен весь модельный ряд. Имена хищников, сменив простые последовательности цифр общепринятых обозначений, быстро стали торговой маркой. Поработала фирма «Айхер» и над внешним видом: теперь тракторы имели современную низкую конструкцию и прочную, но сравнительно легкую обшивку из листового металла. Форма доминировала округлая. Появился зазор для открыто расположенных радиальных вентиляторов на правой от водителя стороне. После реконструкции значительно уменьшенная радиаторная решетка была скруглена, придав вместе с установленными на капоте фарами больший зрительный динамизм.

Уже эта, второго поколения модель Panther EM 295 В 1963 года выпуска, демонстрирует щедрое пространство для навески орудий между осей.



В 1959 году за трактор Panther платили 7985 немецких марок. Четыре года спустя – уже 8580 марок, правда, за модель большей мощности.

Panther EM 295 действительно выглядела как хищник в прыжке – впечатление, отражавшее техническую зрелость и во многом способствовавшее положительному имиджу мощного малого трактора. Всего через два года после представления трактора Panther конструкторы компании усовершенствовали модель. С 1961 года производительность двигателя с воздушным охлаждением увеличилась с 19 до 22 л. с. Это давало особое преимущество при работе с орудиями, навешиваемыми между осями трактора. Кое-что изменилось и в езде. Концерн Zahnradfabrik Friedrichshafen («Цанрадфабрик Фридрихсхафен») поставил трансмиссию А6. Хотя количество передач осталось прежним – шесть передних и одна задняя, управляемость значительно улучшилась.

Инновации с 1961 года

Конструкторское бюро в Форстерне оптимизировало модель Panther деликатно, но эффективно. С технической точки зрения этот трактор длиной чуть менее 3 м был превосходной конструкцией. Новый двигатель

Подтверждая образ

Изменения коснулись не только внутреннего устройства трактора, но и дизайна. Особенно оформление передней части. Фары, установленные прямо на капоте, придали Panther EM 295 В более спортивный вид, и это укрепило впечатление о тракторе как неутомимой, устремленной вперед машине.



EDK 2 b принадлежал к линейке агрегатов с воздушным охлаждением, разработанных для «хищной серии». Они были намного легче и потому давали большее число оборотов, чем предшественники. Кроме того, улучшенная модель Panther EM 295 B предлагала проверенные компоненты более ранней серии Eicher, такие как прямой впрыск. Рабочий объем, как и у предшествующей модели, составлял 1536 см³, и благодаря новому агрегату трактор теперь выдавал 22 л. с. вместо 19 – улучшение, которое при длительной эксплуатации шкива обеспечивало реальное повышение эффективности.

Рост в Верхней Баварии

Так называемое экономическое чудо вызвало фазу роста компаний сельскохозяйственного машиностроения. Из семейных предприятий возникали фирмы, становившиеся всемирно известными. Их объемы продаж до 1960-х годов знали только одно направление – восходящее. При этом как раз мелкие производители первоначально испытывали большие трудности при адаптации своей структуры к постоянно растущему спросу. Компания «Айхер» из Форстера в Верхней Баварии тоже далеко не сразу перешла на единую программу типизации модельного ряда, не говоря уже про собственное производство двигателей. Сначала из заводских ворот выходили тракторы с двигателями сторонних производителей – преимущественно Deutz («Дойц») или MWM – и, соответственно, трансмиссиями различных конструкций. Имиджу компании это ничуть не вредило: в 1951 году отдел продаж объявил



Каждый вентилятор снабжал охлаждающим воздухом только один цилиндр. Альтернативные конструкции засасывали воздух спереди и доставляли его через корпус к цилиндрам.

о поставке пятидесятичного трактора. Всего два года спустя их было уже 20 тыс. А в следующем году компания взяла планку в 30 тыс. экземпляров. Светло-голубые универсалы заняли прочное место в списках предложения дилеров. Фундаментальная перестройка произошла лишь в 1958 году с внедрением EM 295. Для «Айхер» разработка собственных силовых агрегатов прежде всего означала существенный рост профессионализма. И без того компактная конструкция в сочетании с низким центром тяжести обеспечивала превосходную устойчивость. Это давало возможность использовать машину в качестве несущего трактора с межосевой навеской орудий. Эта особенность модели Panther

делала ее уникальной во всем ассортименте «Айхер» вплоть до прекращения производства «хищной серии». Тем не менее, несмотря на низкий центр тяжести, Panther EM 295 B сохранил клиренс 390 мм. Это также служило привлекательным фактором для покупателей.

Марка собственной конструкции

Заводская комплектация включала тормоза раздельного управления колесами, переднюю ось с маятниковой подвеской и двойными рессорами и блокировку дифференциала. В стандартное оснащение входили стартер на 12 В, а также система освещения. В качестве дополнительного оборудования каталог «Айхер» предлагал обычные компоненты, от шкива до гидравлической косилки и трехточечного подъемника. Его грузоподъемность составила 625 кг. Тракторные подъемники и косилки, как и двигатели, были собственного



Под капотом этого трактора Panther EM 295 B 22-сильный двигатель, которым с 1961 года он оснащался в серийном исполнении.

ДЛЯ МЕЛКИХ ХОЗЯЙСТВ

Поскольку в несколько этапов можно было отрегулировать и ширину колеи, трактор удобно было применять при выращивании овощей и корнеплодов. Поэтому голубой компактный трактор, как правило, пользовался наибольшим спросом именно на небольших фермах. С 1959 по 1969 год в двух версиях – EM 295 и EM 295 B – продали около 10 тыс. экземпляров.

Модель номера

производства. С другой стороны, в отношении специального оборудования фирма «Айхер» сотрудничала с поставщиками. Фронтальный погрузчик, популярный на фермах для проведения работ по очистке, поставляла компания Baas («Баас»), а водительскую кабину – Fritzmeier («Фриц Майер»). Подумали и о комфорте водителя. Приборная панель была хорошо освещена даже ночью.

Основные индикаторы – датчик давления масла, счетчик часов работы – разумно расположили под элегантным козырьком. Кульминацией стал прикуриватель, с конца 1950-х годов обязательный в автомобильной промышленности.

Удобства Eicher Panther EM 295 B сочетались с работоспособностью. 22-сильный трактор зарекомендовал себя прочной и надежной сельскохозяйственной машиной низшего

сегмента среднего класса с воздухоохлаждаемым двигателем, обеспечивавшим превосходную работу в течение многих лет. Это был универсальный трактор для вспашки и жатвы, а также ухода за рядовыми культурами. Название «Пантера» отлично отвечало очень тонкой градации скоростей: предельная скорость 20 км/ч уже была выше средней, а трансмиссия А6 концерна «Цанрадфабрик Фридрихсхафен» с шестью передними и одной

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА PANTHER EM 295 B

Трехточечный подъемник выпускался в Форстерне и поднимал груз до 625 кг.

Цилиндры двигателя EDK 2b имели диаметр 95 мм и ход поршня 120 мм.

Оба моста имеют регулируемое колею.

Назначение

Разнообразные сельскохозяйственные работы, особенно на небольших фермах.

Изготовитель

Компания «Айхер», Германия

Время выпуска

1961–1969

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

22 (16)

Конструктивная масса, кг

1360

Число передач вперед / назад

6 / 1

Диапазон скоростей вперед / назад, км/ч

1,56–20 / 5,54

Габариты (длина × ширина × высота), мм

2830 × 1490 × 1450



Экспортная модель трактора Panther первого поколения 1961 года постройки отличается необычной желтой сигнальной лампой.

задней передачей обеспечивала выполнение полевых работ. Незаменимой при этом была понижающая передача, чья минимальная скорость, 1,5 км/ч, оказывала ценную помощь при работе на лесосеке. После чрезвычайно успешного периода рынок малых тракторов рухнул в конце 1960-х годов. Внезапно востребованными сделались тяжеловесы, и компания «Айхер» оказалась в бедственном положении.

Надежный партнер

Компания «Цанрадфабрик Фридрихсхафен», поставлявшая фирме «Айхер» трансмиссии, вышла на рынок сельскохозяйственной техники в 1937 году. Универсальная коробка передач A12 для двигателя мощностью до 22 л. с. (16 кВт), сочетавшая в одной серийной конструкции ступенчатую коробку передач и привод на заднюю ось, стала стартовым

продуктом для целого поколения тракторных двигателей и имела для компании огромное значение.

Ответом ZF на спрос конца 1960-х годов на тракторные трансмиссии стало предложение передовых технических решений для сельскохозяйственной и строительной техники. С тех пор в этой области «Цанрадфабрик Фридрихсхафен» – первопроходец благодаря, например, внедрению бесступенчатых и гибридных трансмиссий, повышающих комфорт при маневрировании сельскохозяйственных строительных машин и снижающих расход топлива. Сегодня ZF выпускает высокопроизводительные бесступенчатые коробки передач для тракторов мощностью до 650 л. с.



Panther EM 295 с кабиной компании «Фриц Мейер».

Прощай, «Пантера»!

В 1970 году традиционный баварский бренд поглотила компания Massey Ferguson («Массей Фергюсон»), внедрившая в производство собственные конструкции. Имена хищников, а с ними и тракторы типичного голубого цвета исчезли. Теперь их можно увидеть на встречах любителей тракторов и в частных коллекциях.

От завода шестерен до транснационального концерна

В 2015 году поставщик комплектующих деталей для автопрома фирма «Цанрадфабрик Фридрихсхафен» отпраздновала столетие. Предприятие с берегов Боденского озера прошло путь от небольшой фирмы до мирового концерна с более чем 130 тыс. сотрудников.

Сегодняшний концерн ZF родился в 1915 году, во время Первой мировой войны, как Zahnradfabrik GmbH («Цанрадфабрик ГмбХ») в Фридрихсхафене на Боденском озере, и производил зубчатые шестерни и коробки передач для летательных аппаратов, грузовиков и моторных катеров. Учреждением предприятие обязано знаменитому графу Фердинанду фон Цеппелину и его компании Luftschiffbau Zeppelin (LZ) GmbH. Легендарные дирижабли «Цеппелин» тоже названы по фамилии генерала кавалерии и основателя немецкого дирижаблестроения.

И сегодня почти 95 % компании «Цанрадфабрик Фридрихсхафен», ставшей за это время вторым в мире концерном-поставщиком автокомплектующих, владеет Фонд Цеппелина.

Первые производственные успехи

К моменту учреждения «Цанрадфабрик» берега Боденского озера стали своеобразным технопарком дирижаблестроительной промышленности: вокруг LZ сформировалась целая группа компаний, участвовавших в создании дирижаблей, как в случае



Альфред Кольшман (1873–1955), бывший директор «Люфтшиффбау Цеппелин ГмбХ» и соучредитель ZF.

с заводом по производству зубчатых колес. До 1918 года новая компания в основном занималась разработкой и производством коробок передач для самолетов и дирижаблей. Шестерни предприятие производило по уникальной технологии швейцарского инженера Макса Маага. Она оказалась новаторской не только в воздухоплавательной промышленности, но также позволила ZF после 1919 года удовлетворять спрос на бесшумные и более удобные в эксплуатации автомобильные трансмиссии. В 1921 году по инициативе Альфреда Кольсмана, генерального директора и главного конструктора концерна «Цеппелин», ZF был преобразован в акционерное общество, работавшее под названием Zahnradfabrik Friedrichshafen AG.



Выставка ZF 1924 года. Коробка передач Зодена применялась в автомобилестроении с 1921 года. Названа в честь графа Альфреда фон Зоден-Фраунхофена, первого технического директора, соучредителя и многолетнего члена правления ZF.

КПП Зодена

Коробка передач Зодена, которую ZF представила на автосалоне в Берлине в 1921 году, на несколько лет опередила рынок. Это была передача с предварительным выбором скоростей без рычага переключения. Водители могли выбрать нужную передачу на селекторе передач на приборной панели или на руле. Только после приведения в действие сцепления пружинный механизм автоматически устанавливал в трансмиссии передачу.

РАБОТА НА АРМИЮ

После захвата в 1933 году власти Гитлером в экономике Германии произошли кардинальные изменения и компания ZF стала работать на оборонную промышленность. Более 90 % немецких танковых трансмиссий поставляла эта компания, военно-морской флот заказывал ZF реверс-редукторы для подлодок, во Фридрихсхафене изготавливали и системы рулевого управления для тяжелых военных транспортных средств.



«Чемпион», единственный автомобиль созданный ZF.

работавшая на всех передачах. В 1930-е годы, начав выпускать агрегаты для судов и производя первую коробку передач для сельскохозяйственных тракторов, компания открыла новые сегменты рынка.

Новые владельцы

Поскольку ZF не считалась исключительно военно-промышленной фирмой, победившие державы-союзники уже в июне 1945 года позволили ей возобновить производство тракторных трансмиссий. Компания ZF экспериментировала с полуавтоматическим решением и вновь создавала коробки передач для авиационной промышленности. В 1965 году она выпустила ZHP12 – первую серийную автоматическую коробку передач для легковых автомобилей. В конце 1950-х заложила основу программы расширения по нескольким направлениям. Во-первых, в 1958 году по заказу Mercedes-Benz («Мерседес-Бенц») впервые построила производственную площадку

за пределами Европы в бразильском городе Сан-Казтану-ду-Сул. Во-вторых, ZF осуществлял инновационную техническую программу, в центре внимания которой были считавшиеся удобными гидродинамические трансмиссии с переключением под нагрузкой.

Расширение производства и ассортимента

Свой юбилейный, 1965 год компания ZF начала с производства трехступенчатой автоматической коробки передач для легковых автомобилей. С конца 1960-х годов рано начавшая интернационализация подтолкнула ZF к расширению путем создания сервисной и сбытовой сети, например, в 1978 году в Аргентине, а год спустя в США. Благодаря приобретениям компания постоянно расширяла ассортимент продукции. Так, после покупки в 2001 году Mannesmann Sachs AG в него вошли амортизаторы и сцепления. С поглощением в 2015 году американской компании TRW «Цанрадфабрик Фридрихсхафен» к своему столетию стала третьим в мире концерном-поставщиком автокомплекующих в мире с объемом продаж более 30 млрд евро и примерно 138 тыс. сотрудников.

(«Цанрадфабрик Фридрихсхафен АГ») до 1991 года. В пору бурного роста автомобильной промышленности предприятие с Боденского озера стремительно становилось важнейшим смежником. Разработки и конструкции первого управляющего, а затем управляющего и директора компании графа Альфреда фон Зоден-Фраунхофена оказались новаторскими: бесшумной трансмиссией Зодена, а также унифицированной трансмиссией он заложил краеугольный камень первых производственных успехов, благодаря которым ZF также смогла оставить за спиной нехватку капитала первых лет и кризис периода гиперинфляции.

Специалист по передаче технологий

Для улучшения контактов с клиентами на севере Германии компания ZF в октябре 1925 года открыла филиал в Берлине. Хотя на первых порах прибыль от него была незначительна, зато он оказался настоящей технологической кузницей. Импортёрванная из Нидерландов технология позволила ZF разработать более тихие передачи. В середине 1920-х годов интерес к малым альтернативам в ту пору стандартных «люющих» трансмиссий проявили прежде всего производители лимузинов.

Для бесшумной работы требовалась предельная точность боковых поверхностей зубцов. Из-за обычного износа шестерни утрачивали точность вскоре после установки в коробку передач, и она работала все громче. Выход из затруднительного положения обещало зацепление с косозубыми шестернями «Минерва», в конечном итоге приведшее в 1929 году к появлению бесшумной коробки передач. Подобно унифицированной трансмиссии ZF, внедрившей на рынок еще актуальную идею модульной трансмиссии, она тоже стала крупным экономическим успехом.

Трансмиссии ZF вскоре предложили синхронизацию наиболее часто используемых передач: переключение скоростей водитель мог производить без нажатия на педаль газа при расцеплении валов трансмиссии разной частоты вращения. Эту тенденцию ZF поддержал еще одним изобретением – муфтой свободного хода. Результатом стала первая полностью синхронизированная коробка передач, плавно



В коробке передач Зодена все пары зубчатых шестерен постоянно находятся в зацеплении, и при переключении скоростей водитель должен помогать нажатием педали газа. Одна из причин, почему она не завоевала рынок.

направлениям. Во-первых, в 1958 году по заказу Mercedes-Benz («Мерседес-Бенц») впервые построила производственную площадку



Уже более десятилетия ZF производит мосты и трансмиссии для сельскохозяйственной техники.

Американский трактор Allis-Chalmers WC

Модель WC была разработана специально для мелких фермеров, одной из самых больших целевых групп, которой крупные производители пренебрегали. Этот трактор должен был обеспечить фирме огромные продажи и утвердить ее в качестве лидера рынка.

Компания Allis-Chalmers («Аллис-Чалмерс») была одним из первых производителей, предложивших тракторы для пропашных культур Row-Crop («Роу Кроп») – машины с одноколейной передней осью для возделывания рядных культур. Еще в 1930 году модель U стали выпускать со сдвоенным передним колесом и большими задними колесами для увеличения клиренса и продавали под названием UC. Кроме того, фирма разработала специальные орудия для обработки почвы, в первую очередь крепящиеся между осями, предназначенные для этого нового трактора. Маркетинг вели под лозунгом All-Crop («Все зерновые»), поскольку

трактор подходил для всех возделываемых культур. Однако сбыт модели UC шел не так бойко, как планировали инженеры. Поэтому они решили разработать трактор для рядных культур и целевой группы мелких фермеров.

Мотор с «квадратным» цилиндром

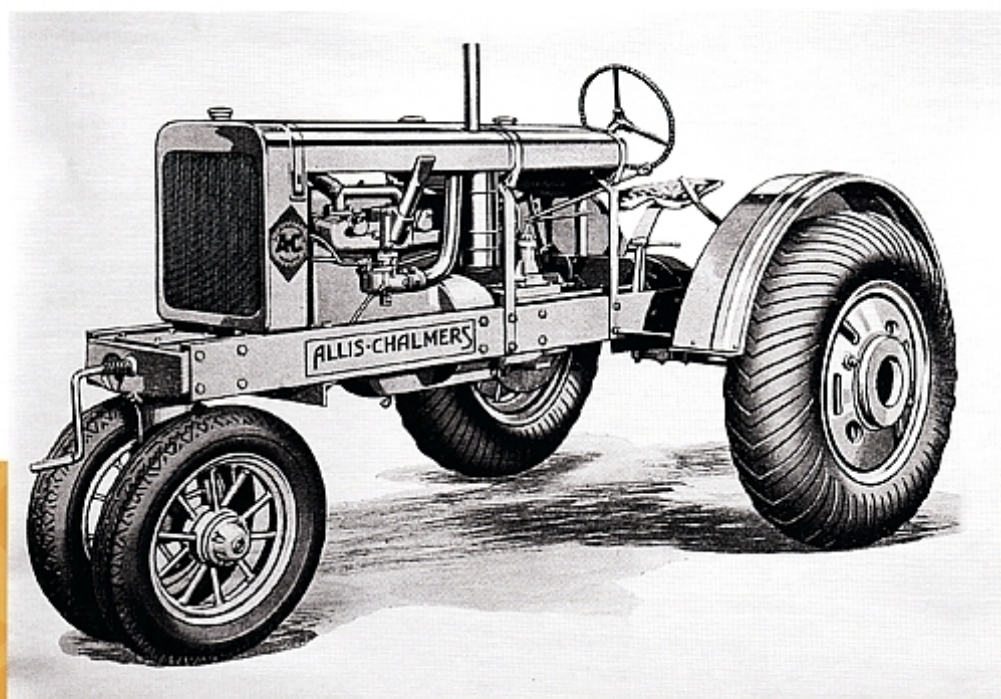
За разработку новой машины в решающей степени отвечал один из лучших конструкторов Уолтер Ф. Стрилоу. В 1934 году потребителям представили модель WC. Первые 25 тракторов оснастили четырехцилиндровым двигателем Вокеша, которые, однако, вскоре заменили новым двигателем

собственного производства. Он был «квадратный» – ход и диаметр цилиндра имели одинаковые размеры (102 мм). Решение до той поры неизвестное ни в сельскохозяйственной технике, ни в автомобильной промышленности, поскольку приоритет всё еще отдавали двигателям с длинным ходом поршня. С объемом цилиндров 3,3 л новый двигатель развивал 19 л. с. тяговой силы и 25 л. с. мощности на шкиве.

В соответствии с тогдашней классификацией речь шла о двухлемешном тракторе. В отличие от предшествующей модели UC двигатель WC не был несущим. Трактор немного напоминал своего знаменитого конкурента Farmall компании International Harvester («Интернэшнл Харвестер»). У него было рамное шасси, обеспечивавшее такую межосевую навеску орудий, что они целиком находились в поле зрения водителя – одно из решающих преимуществ тракторов Row-Crop. Как у большинства тракторов того времени, его корпус выглядел не особенно прочным.

Пневматические шины

Трактор WC был первым со стандартными пневматическими шинами в базовой комплектации. Они впервые прошли испытание в знаменитом Университете Небраски



Красивый корпус

Трактор WC за всё время производства практически не модернизировали. Самое большое изменение произошло в 1938 году, когда в соответствии с духом времени изменили корпус. Сделали округлые обводы с характерными боковыми выемками, обеспечивающими отличный доступ к двигательному отсеку. Оснастили более элегантными, в форме раковины, грязезащитными крыльями. WC получил в серийной комплектации электростартер и фары.



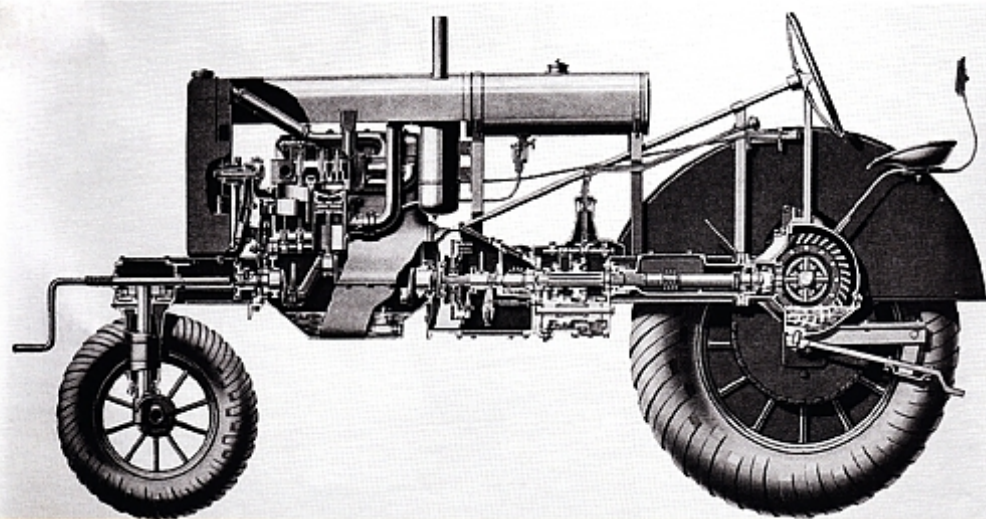
Этот отреставрированный WC компании «Аллис-Чалмерс» стоит в Музее сельскохозяйственной техники «Шароле» во французском Нёви-Граншаме, где экспонируются около 500 исторических паровых машин и тракторов.

в Линкольне, под номером 223. Результаты ошеломили, поскольку исследователи для лучшего сравнения с конкурентами, без исключения оснащенные железными обручами, испытали модель и с железными обручами. В этой версии на одном галлоне топлива (3,79 л) и максимальной мощности WC работал 5,62 часа, оставив конкурентов позади. А с пневматическими шинами время работы увеличилось до 8,18 часа. Этот результат убеждал скептиков и других производителей.

История фирмы

Компания «Аллис-Чалмерс» возникла в 1901 году в результате слияния Edward P. Allis Co. («Эдвард П. Аллис Ко.») и Fräser & Chalmers Company and Gates Iron Works («Фрейзер энд Чалмерс компани и Гейтс айрон уоркс»). В 1914 году фирма выпустила первый трактор, а 1928-м – первый гусеничный трактор. Предприятие было исключительно диверсифицированным и в 1970-х годах производило крупные электрические генераторы. После

слияния в 1974 году с компанией Fiat («Фиат») и образования концерна Fiat-Allis («Фиат-Аллис») фирма «Аллис-Чалмерс» в 1985 году продала свое подразделение по производству сельхозмашин концерну Klöckner-Humboldt-Deutz («Клөкнер-Гумбольдт-Дойц»). До 1989 года тракторы продавались под маркой Deutz-Allis («Дойц-Аллис»). Из предприятия в конце концов образовалась корпорация AGCO. С тех пор под этим названием продавались и тракторы.



Трактор WC отличался «квадратным» двигателем, диаметр и ход которого были одинаковы.

СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

Производство модели WC началось в 1933 году, пережило Вторую мировую войну и продолжалось до 1948 года. За это время компания «Аллис-Чалмерс» выпустила колоссальное количество экземпляров – 178 202. Однако в 1948 году время трактора подошло к концу, и его сменила более совершенная модель WD. У нее было гидравлическое двухдисковое сцепление и задние колеса с регулируемой шириной колеи.

В номере 116



В номере:

- Музей IFA в Нордхаузене
- Вестфальский мастер полей

Allgaier R18

Спрашивайте в киосках уже через две недели!