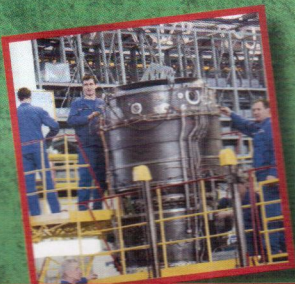


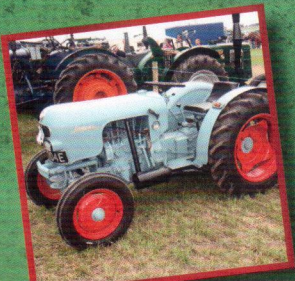
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 499 руб.

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Предыстория
транспортных
газогенераторов



Баварские тракторы
Eicher



№
23

модель номера

T-28X3



Периодическое издание

ISSN 2311-2131

00023



9 772311 213509

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 23, 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-kollektia.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: 45 000 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 Т-28ХЗ предоставлена

Музеем истории трактора, г. Чебоксары.

Подписано в печать: 09.10.2015.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Хлопководческий трактор Т-28ХЗ



История тракторостроения

8

Предыстория транспортных газогенераторов



Тракторы мира

10

Баварские тракторы Eicher



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

Модель номера



Т-28ХЗ принадлежал к обширнейшему семейству тракторов, разработанных на основе модели Т-28. Все эти машины отличались высокой мощностью и маневренностью, а многочисленные модификации позволяли использовать их для выполнения самых разных видов работ. Передовые инженерные решения, положенные в основу конструкции Т-28 и его «потомков», получили всемирное признание. Трактор даже был удостоен Большой Золотой медали на Всемирной выставке в Брюсселе.

Т-28ХЗ был предназначен для работы на хлопковых полях. Хлопководство с самого начала XX века было одной из важнейших и наиболее динамично развивавшихся отраслей сельского хозяйства СССР. Уже к началу 1930-х годов страна из импортера хлопка превратилась в экспортера. Неудивительно, что эта отрасль сельского хозяйства острее других нуждалась в механизации. Т-28ХЗ и его модификация Т-28Х4 оказались идеальными тракторами для хлопководства. Об этом свидетельствует уже то, что обе эти модели, разработанные в 1960-е годы, не сходили с производства порядка 30 лет.



Хлопководческий трактор Т-28ХЗ

Трактор Т-28ХЗ был спроектирован в 1963 году Владимирским тракторным заводом. Эта модель предназначалась специально для работы на хлопковых полях Узбекистана.



Трактор Т-28ХЗ.

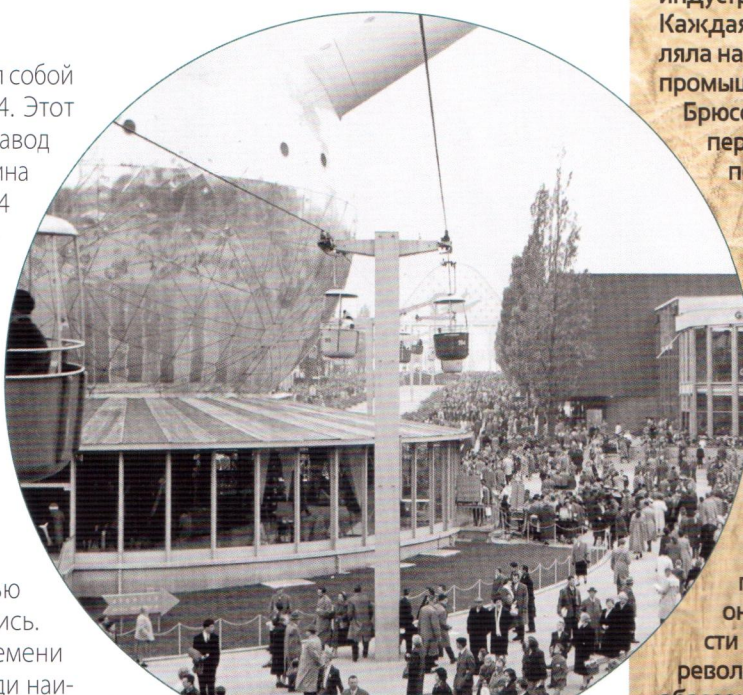
Лучшие модели тракторов, как и любой другой техники, не возникают на пустом месте, в результате гениального озарения. Это результат кропотливой работы и постепенных усовершенствований уже существующих инженерных решений. Примером тому может служить Т-28ХЗ – одна из многочисленных модификаций трактора Т-28.

Почтенный предок

Сам Т-28, в свою очередь, представлял собой модернизированную версию ДТ-24. Этот универсально-пропашной трактор завод производил с 1955 по 1958 год, и машина хорошо себя зарекомендовала. ДТ-24 также имел несколько модификаций, предназначенных для различных видов сельскохозяйственных работ. В 1958 году конструкторы Владимирского тракторного завода разработали дизельный двигатель Д-28, позволявший развивать большую, чем у ДТ-24, мощность – 28 л. с. Вместе со сменой двигателя трактор получил новую маркировку, Т-28, и название «Владимирец».

Впрочем, одной только мощностью усовершенствования не ограничились. Т-28 был передовой для своего времени моделью, и не только для СССР. Среди наиболее интересных новшеств можно отметить, например, систему очистки масла с помощью

центрифуги с гидравлическим приводом, а также возможность регулировать дорожный просвет и колею. Направляющие колеса трактора поворачивались на значительно больший угол, чем у машин-конкурентов. Это обеспечивало высочайшую маневренность даже с большой нагрузкой.



Всемирная выставка в Брюсселе 1958 года.

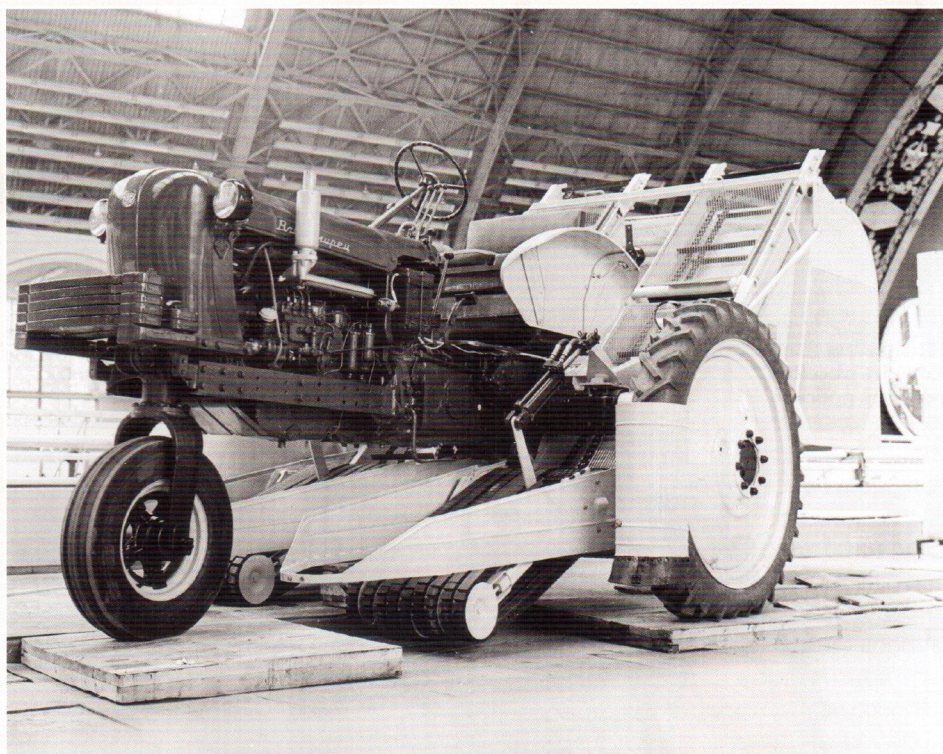
Выставка в Брюсселе 1958 года

Традиция международных промышленных выставок в Европе зародилась еще в середине XIX века. Можно сказать, что это были своего рода индустриальные олимпийские игры. Каждая страна-участница представляла наивысшие достижения своей промышленности.

Брюссельская выставка стала первой подобной выставкой после Второй мировой войны. Это был важный символ установившегося в Европе мира. Ее подготовка заняла три года. В строительстве павильонов на специально выделенном плато Хейсель было занято около 15 тыс. рабочих. Событие было настолько важным и настолько масштабным, что правительству Бельгии пришлось ради него отказаться от празднования общенационального Дня независимости – годовщины бельгийской революции. Сэкономленные таким образом средства пошли на подготовку выставки.

Другим достоинством Т-28 была унифицированная кабина. Использование единой конструкции кабины для разных моделей позволило значительно сократить расходы на ее производство. Это в свою очередь открыло дорогу различным усовершенствованиям, в том числе для повышения комфортности.

новый трактор незаменимым в северных, а также в засушливых районах, где вода была в дефиците. Всего год спустя Владимирский завод освоил производство двигателя Д-37В. Он имел существенно большую мощность, чем Д-30, 40 л. с. Модель с этим мотором получила маркировку Т-28М2.



Подборщик хлопка, навешиваемый на трактор Т-28Х3.

В новой кабине был установлен кондиционер, сдвижные двери и шумоизолирующие стеклопакеты.

Т-28 положил начало сразу нескольким поколениям модификаций. Интересно, однако, что даже базовая модель Т-28 выпускалась в нескольких вариантах. Они отличались колесной формулой – количеством колес и их функциями. Существовали варианты с тремя или четырьмя колесами, из которых ведущими могли быть два задних или все четыре.

Большое семейство

В 1961 году модельный ряд Т-28 пополнился сразу несколькими модификациями. Причем если Т-28А и Т-28Б отличались от оригинала только ходовой частью и предназначением, то Т-28М получил новый двигатель – Д-30. Как ясно из маркировки, мощность его была увеличена до 30 л. с. Однако наиболее интересной особенностью этого дизеля стала система воздушного охлаждения. Это делало

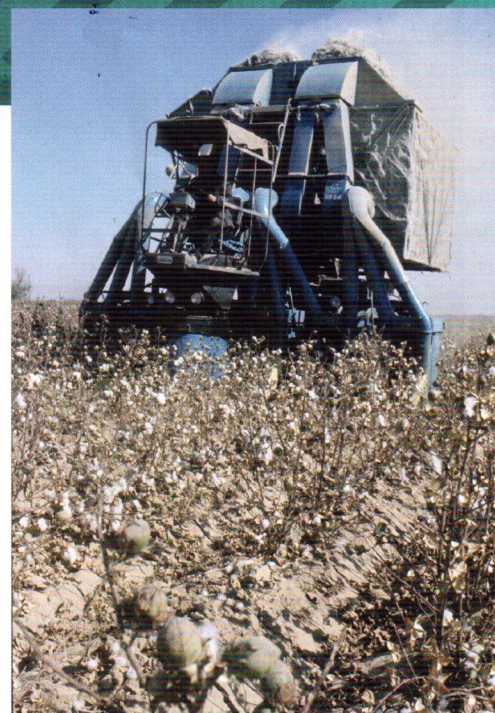
Использование настолько разных двигателей обусловило существенные конструктивные отличия трех поколений тракторов. Капот Т-28 из-за водной системы охлаждения имел прорези, которых не было у Т-28М и М2. В то же время эти новые модели оснащались вентилятором. При этом у Т-28М этот вентилятор был объединен в одном узле с центрифугой, которая у Т-28М2 была вынесена в отдельный корпус.

Трактор для хлопка

Однако на этом вереница «потомков» Т-28 не завершилась. У обоих поколений Т-28М появились универсально-пропашные и хлопкоуборочные модификации. Последние были результатом сотрудничества Владимирского тракторного завода с Ташкентским тракторным заводом в Узбекистане. Бескрайние хлопковые поля этой южной республики не меньше других отраслей сельского хозяйства нуждались в технике. Однако универсально-пропашные

В ПОЛЕ И В ЛЕСУ

Трактор Т-28Х3 можно было применять не только для возделывания хлопка. Он был оборудован двумя валами отбора мощности, задним и боковым, что позволяло использовать машину с самым широким спектром навесных орудий. На трактор также устанавливался ходоуменьшитель для работы с рассадопосадочными и лесопосадочными машинами на низких передачах.



Уборка хлопка на целинных землях Джизакской степи.

машины из-за особенностей хлопчатника для такой работы не годились.

Трактор Т-28Х3 был разработан на основе модификации Т-28Х2, которая представляла собой уже второе поколение хлопкоуборочных тракторов. У него было семь передач переднего хода и три заднего. Этим он отличался от своих шести- и четырехступенчатых предшественников.

Хлопок довольно высокое растение, и потому машина для его обработки должна обладать исключительно высоким дорожным

Модель номера

просветом, а также возможностью регулировать ширину колеи на ходу. В конструкции Т-28ХЗ это обеспечивалось за счет особого строения ходовой части. У трактора было три колеса. Два ведущих задних имели большой диаметр и оснащались дополнительными бортовыми передачами. Кроме того, колею трактора можно было регулировать с большой точностью, бесступенчато, в широких пределах, от 1800 до 2400 мм. Спереди на Т-28ХЗ ставилось одно направляющее колесо

несколько меньшего, чем задние, размера. Такая схема позволяла трактору хорошо маневрировать по трем междурядьям, сохраняя при этом хорошую устойчивость.

Другая особенность хлопка – почвы, на которых он растет. Они влажные и легкие, из-за чего тракторы часто буксовали и застревали. Модель Т-28ХЗ снабдили механическим догружателем ведущих колес. Этот узел полезен и в другом случае – при работе с тяжелыми навесными машинами, требующими большого тягового усилия. Если трактор все же начинал буксовать, его выручали

сблокированные муфты свободного хода, автоматически включавшие и выключавшие передачи.

Дизель Д-37М

Трактор Т-28ХЗ работал на четырехцилиндровом дизельном двигателе Д-37М с неразделенной камерой сгорания и воздушным охлаждением.

Впереди на двигателе размещался насос гидросистемы, маслосливная горловина с сапуном и счетчик моточасов, слева по ходу трактора – топливный насос, подогреватель,

ХАРАКТЕРИСТИКА Т-28ХЗ

Назначение

Комплексная механизация возделывания хлопчатника и междурядная обработка высокостебельных культур.



Остов трактора поднят над осями колес, чтобы создать высокий дорожный просвет.



Трактор оборудован унифицированной кабиной повышенной комфортности.

Спереди у Т-28ХЗ только одно колесо, что обеспечивает высокую маневренность.

Изготовитель	Владимирский тракторный завод, Ташкентский тракторный завод
Время выпуска	1960–1968
Общее количество выпущенных тракторов (вместе с модернизированным вариантом Т-28Х4)	681 100
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	40 (29)
Эксплуатационная масса, кг	2360
Число передач вперед / назад	7 / 3
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	2,8–13,8



Уборка хлопка на полях колхоза «Ленинизм» в Узбекской ССР.

впускной и выпускной трубопроводы, жалюзи, топливные фильтры и указатель уровня масла. С правой стороны двигателя был установлен генератор, стартер, центрифуга для очистки масла, декомпрессионный механизм, форсунки и вентилятор.

Основу двигателя составлял литой чугунный картер. Сверху картера, в отверстиях его верхней стенки, были установлены литые чугунные оребренные по наружной поверхности цилиндры. Каждый закрывался сверху отдельной оребренной головкой из алюминиевого

сплава. Цилиндры и головки с запрессованными в них втулками и седлами клапанов закреплялись на картере при помощи длинных (анкерных) шпилек.

К верхним стенкам головок были привернуты стойки валиков коромысел, клапанный механизм закрыт литыми алюминиевыми крышками. Каждая штанга коромысла клапана размещалась в защитной трубке. Камеры сгорания представляли собой полусферические выемки в днищах поршней. Топливо распылялось в камерах сгорания

наклонно установленными в головках форсунками закрытого типа с трехдырчатыми распылителями.

Четырехплунжерный насос 4ТН-8,5Х10 подавал топливо. Оно проходило через фильтр грубой очистки щелевого пластинчатого типа и тонкой очистки с двумя фильтрующими элементами, навитыми, в виде катушек из хлопчатобумажной нити.

Осевой вентилятор, установленный на кронштейне картера шестерен газораспределения и укрепленный стальной лентой, создавал поток воздуха, который шел по оребренным поверхностям головок и цилиндров, охлаждая двигатель. Вентилятор вращался за счет ремня от коленчатого вала дизеля. Интенсивность воздушного потока регулировали жалюзи на выходе вентилятора.

Увеличивая мощность

Т-28ХЗ был передовой моделью дольше, чем его предшественники, до 1968 года, когда конструкторы ВТЗ разработали очередную модификацию. Т-28Х4 имел двигатель Д-37Е мощностью в 50 л. с., дорожный просвет 825 мм, регулируемый при помощи гидроцилиндра колею задних колес. На Владимирском заводе его выпускали до 1970 года, после чего его производством занимался исключительно Ташкентский тракторный завод. Т-28Х4 вскоре также был модернизирован: мощность двигателя увеличилась до 60 л. с., что позволяло трактору развивать большую скорость. Новая модификация имела маркировку Т-28Х4М. Этот трактор принадлежал к последнему поколению модификаций Т-28 и сошел с производства только в 1995 году.



Конвейер сборки тракторов Владимирского тракторного завода.

Предыстория транспортных газогенераторов

Транспортный газогенератор и бензиновый двигатель появились и развивались практически параллельно. Бензин, как горючее, вышел на первое место, но в периоды его резкого подорожания или дефицита вспоминали о газогенераторе.

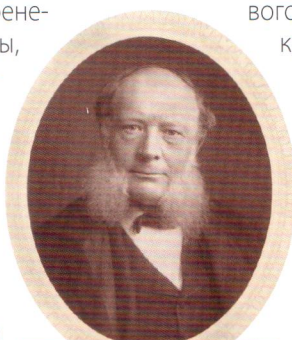
История газогенератора, как и транспортных двигателей, связана с развитием стационарных подобных устройств, которые возникли раньше и отличались большими размерами и более простой технологией, так как требования к газу для быта или промышленности были не столь высоки, как к топливу для транспорта. Тем не менее традиции создания стационарных установок были полностью перенесены на новые газогенераторы, прежде чем специфические требования транспорта заставили конструкторов вносить существенные изменения.

Для освещения и производства

В деле получения газа из твердого топлива Россия опередила другие страны более чем на столетие. Уже в эпоху Петра I на уральских железоделательных предприятиях для этого «томили» руду или выжигали в «высоком слое». Русская доменная техника была первым шагом к газификации.



Газовый фонарь.



Карл Сименс.

Однако изобретателем первого газогенератора считается французский инженер, профессор механики Парижской школы мостов и дорог Филипп Лебон, о котором мы уже упоминали в номере 11. В 1799 году он получил разрешение от властей на постройку газового завода. В 1801-м – патент на газовый двигатель, работавший по принципу парового, только на генераторном газе, который поочередно зажигался по ту и другую стороны поршня. Но мотор и газогенераторная установка работали отдельно, до единого, силового агрегата, вырабатывающего и использующего газ, было еще далеко. Генераторный газ первоначально называли «светильным»: весь XIX век и начало XX-го его применяли для освещения улиц и площадей городов, а также

для отопления, получения горячей воды и приготовления пищи. В США к 1868 году производством светильного газа занималось более 970 компаний, в Канаде – 47, в Англии (в 1890-х) – 594.

Первый промышленный газогенератор построил в начале 1839 года в городе Лаухаммере (Германия) инженер Бишоф. Для экономии кокса и угля он использовал торф, обращая его непосредственно в газ для плавильного процесса. Были и еще единичные попытки применять газогенераторы на промышленных предприятиях. Однако серийное производство таких установок началось с изобретенной в 1856 году братьями Сименсами регенеративной печи. Оборудование Сименсов использовалось на стекло- и сталеплавильных производствах, для сварочных и нагревательных печей.



Юбилейная марка.



Неполное сгорание

Газогенератор – это устройство для преобразования твердого топлива: угля, торфа, древесины, соломы – в газообразное. В газогенераторе созданы такие условия (определенное количество воздуха и пара при определенной температуре), что твердое топливо сгорает особым образом, превращаясь в горючий газ. Этот процесс называют газификацией, а полученный газ – генераторным.

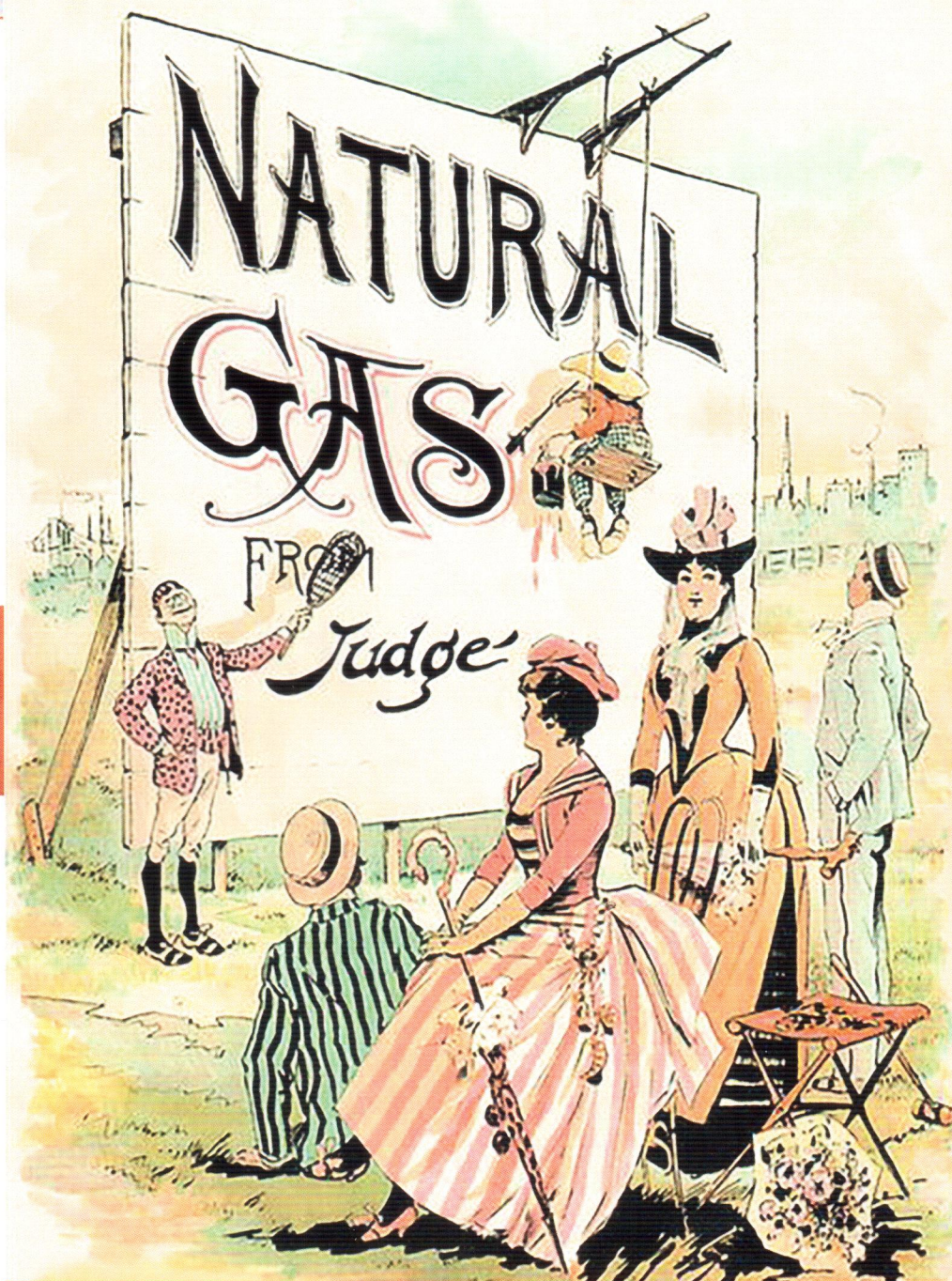


Иллюстрация в американском журнале Judge, посвященная добыче газа. Начало XX в.

Термолампы Соболевского

Редкий случай, но и генератор, сконструированный в 1811 году русским инженером Соболевским, стали активно использовать в России, не дожидаясь, пока аналогичное устройство можно будет купить за границей. Петр Григорьевич Соболевский, переводчик Министерства коммерции, с 1804 года вместе с Д'Оррером работал над созданием промышленной газовой установки, альтернативной машине Лебона. Свой газогенератор конструктор назвал термолампой. В декабре 1811 года газета «Северная почта» написала об изобретении Соболевского и подробно описала устройство и его работу. Чугунный цилиндр, вмонтированный в печь, наполняли дровами, плотно закрывали и сильно подогревали горящими дровами.

Дрова в цилиндре превращались в древесный уголь, одновременно выделялся горючий газ, пары угольной кислоты и дегтя. В холодильнике кислота и деготь конденсировались и стекали в приемный сосуд, а газ, проходя через воду, очищался и поступал в хранилище. Отсюда его можно было подводить через трубки разной величины к лампам. Чтобы зажечь газ на конце трубки, достаточно было открыть кран на ней и поднести зажженную спичку. Газ горел ярко, без запаха и копоти, так что его можно было применять и в помещениях, и на улице, а также для отопления зданий.

В 1816 году мощный термоламп начали использовать для отопления и освещения производственных помещений Пожвенского завода, под Пермью, и имения его владельца В. А. Всеволожского под Санкт-Петербургом. Затем газовое

ДРЕВНЕКИТАЙСКИЕ ГАЗОГЕНЕРАТОРЫ

Добывать и использовать горючий газ умели уже в Древнем Китае. Его получали из солевого раствора и использовали для отопления и освещения. Древние письменные источники подробно описывают, как добывали соляной раствор из скважин («огненных колодцев»), перегоняли его по бамбуковым трубам, хранили в подземной деревянной камере, подводили воздух, отводили лишний газ и т. д.

освещение пришло на оружейные заводы Златоустовского горного округа. В 1819 году получил уличное газовое освещение Санкт-Петербург. Кстати, позже, чем Лондон, но раньше, чем Париж. В 1835 году появился крупный газовый завод и на смену отдельным термолампам пришло централизованное газовое освещение. В 1850–1860 годы использовать газ для освещения и отопления стали в Тифлисе, Одессе, Москве, Казани, Киеве, Ростове-на-Дону (всего в 24 городах), на 157 предприятиях России, 23 железнодорожных станциях. Генераторный газ в России производили 310 заводов. В конце XIX века российский инженер и металлург В. Е. Грум-Гржимайло на многих заводах Урала внедрил промышленные газогенераторные установки. Они работали на торфе, щепе, пнях и сучьях, а генераторный газ, использовался в металлургических процессах.

Судьба изобретателя

В 1812 году император Александр I наградил Соболевского орденом Святого Владимира 4-й степени «за попечения и труды, с коими произвел в действие устройство термолампы, доселе в России не существовавшего». Позднее Соболевский стал полковником Корпуса горных инженеров и членом-корреспондентом Петербургской Академии наук.

Баварские тракторы Eicher

В 1936 году, в городе Форстен немецкой федеральной земли Бавария, неподалеку от Мюнхена, Йозеф и Альберт Айхеры собрали свой первый трактор. Назывался он по их фамилии – Eicher.



Трактор был оснащен двигателем Deutz мощностью 20 л. с. Через два года, в 1938 году, мощность двигателя увеличили до 22 л. с. Кроме тракторов, фирма выпускала самоходные косилки.

Выгодное сотрудничество

Во время Второй мировой войны компания, как и большинство производителей, сосредоточила



Трактор Eicher ES202. 1967 г.

усилия на производстве двигателей, по окончании войны возобновила производство тракторов, выпустив модель мощностью 20/24 л. с. Из-за нехватки сырья объем производства оставался небольшим: с 1945 по 1948 год было изготовлено всего 300 тракторов. Йозеф Айхер считал, что надо начать производство двигателей с воздушным охлаждением. В 1947 году компания для осуществления этой идеи заключила договор о партнерстве с баварской фирмой BMW. Сотрудничество с компанией началось еще в военное время, когда Eicher производила для BMW детали для ее двигателей.

Расцвет

В 1948 году Eicher выпустила на рынок трактор модели ED, оснащенный одноцилиндровым двигателем с воздушным охлаждением. Его мощность составляла 16 л. с. Трактор приобрел популярность: предприятие выпускало

в среднем 251 такую машину в год. Эту модель компания взяла за основу при разработке последующих тракторов. Мощность машин Eicher достигла 20 л. с., а залогом их популярности стала не только высокая производительность, но и надежность.

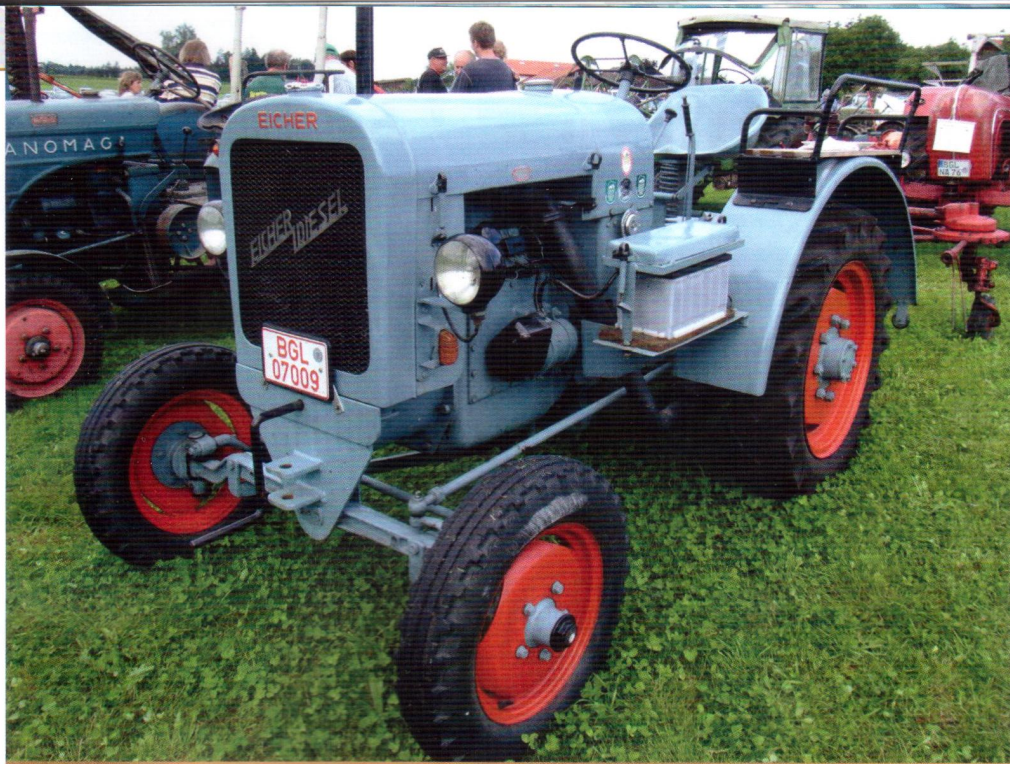
В этот же период Eicher производила и более тяжелую технику с двигателями Deutz. Трактор мощностью 22 л. с., выпущенный одним из первых, усовершенствовали, и теперь его мощность достигала 25 л. с. Он оставался в продаже вплоть до 1955 года. Кроме того, в линейке тракторов, оснащенных двигателями Deutz, были модели L 28 и L 40 мощностью 40 л. с.

В 1950-е годы наступил расцвет компании. В это время она приобрела новые заводские помещения площадью 25 000 куб. м в баварском городе Дингольфинг. В 1953 году фирма производит 20 000-й трактор. До 1960 года ассортимент тракторов Eicher

Машины на экспорт

В 1950-е годы Eicher занималась также разработкой виноградниковых тракторов, оснащенных двигателями Ruma. Кроме того, компания, расширяя сферу своей деятельности, обратилась к производству других сельскохозяйственных машин и грузовиков. Ее продукция экспортировалась за рубеж, в частности в Индию, где пользовалась особенной популярностью.

остается широким, и машины линейки ED становятся все более мощными. Пример тому – модель ED 60, оснащенная трехцилиндровым двигателем мощностью 60 л. с., которую производили с 1957 по 1963 год. Некоторые тракторы, которые компания выпускала в это время, имели четыре ведущих колеса. К ним относился, например, трактор ED 30 1955 года.



Трактор Eicher 22PS. 1949 г.

В ПОИСКАХ НОВОГО

Новаторский дух компании проявился и в том, что она стала одним из первых немецких производителей, применившим гидростатическую передачу. Раньше всех такой передачей были оснащены тракторы Mammut HR 3001 и HR 3002.

Однако компания не ждала помощи со стороны. Она стремилась расширить ассортимент продукции и в 1968 году выпустила модель Wotan с шестицилиндровым двигателем, мощностью 90 л. с., а затем и 100 л. с. В 1970 году линейка тракторов Eicher вновь обновляется. На моделях Tiger, King Tiger и Mammut устанавливают дизельные двигатели Perkins. Мощность трактора Mammut в 1974 году достигла 65 л. с. Эти тракторы представляли собой в большей или меньшей степени немецкий вариант моделей марки Massey Ferguson.

В том же году появилась модель Büffel («Буйвол»). К концу 1970-х годов тракторы теряют звериные названия, отныне новые модели обозначены номерами. Так, компания выпускает серии 4000 и 3000, а линейка узкоколейных тракторов получает обозначение 645. Некоторые модели, снабжаемые двигателями Eicher, оснащаются турбонаддувом, но перспективы компании становятся все мрачней. В 1984 году предприятие Eicher было официально объявлено банкротом. Французская компания Dromson из Эльзаса получила право на производство и реализацию моделей Eicher, некоторые из которых теперь оснащались двигателями марки John Deere.



Трактор Eicher 4060.

Хищники шестидесятых

1960-е годы ознаменовались выпуском новой линейки, в которую входили тракторы Leopard («Леопард»), Panther («Пантера»), Tiger («Тигр»), King Tiger («Королевский тигр») и Mammut («Мамонт»). Неудивительно, что эта группа машин получила прозвище «Хищники». Эти модели компания оснащала собственными двигателями мощностью от 15 до 45 л. с. Тракторы мощностью более 25 л. с. в стандартной комплектации были снабжены гидравлической навесной системой. Кроме того, Eicher проектировала новое тракторное самоходное шасси и в 1964 году представила G 25 Kombi. Фирма не остановилась и на этом. Айхер мечтал создать удивительное устройство – сельскохозяйственный робот Agrirobot – двухколесный трактор для навесных машин, который может возделывать почву сам по себе.

Медленный путь к концу

Несмотря на успех 1950-х годов, в 1960-е компания значительно отставала от своих конкурентов по темпам разработки новой продукции. Фирму преследовала неудача. Например, выбор гидростатической передачи, значительно увеличивающей стоимость производства, никак не способствовал росту продаж. Компании удалось реализовать всего 100 единиц сельскохозяйственной техники, оснащенной таким видом передачи. Однако на новом европейском рынке преуспеть можно лишь неустанно развиваясь и внедряя инновации, расширяя ассортимент продукции. В 1973 году канадская компания Massey Ferguson, занимавшаяся производством сельскохозяйственной техники, полностью выкупила предприятие Eicher.



Автомобиль Eicher для сельскохозяйственных нужд. 1963 г.

В номере 24



В номере:

- Раскрестьянивание российской деревни
- Народный директор

Т-175 «Волгарь»



Спрашивайте в киосках уже через две недели!