

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 699 руб.

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Немецкая
компания «Валь»



Австрийский
трактор Steyr 84

№
128



модель номера

Fahr D 132 W / 132 L



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00128

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция книг «Воспоминания»

Содержание

Модель номера

3

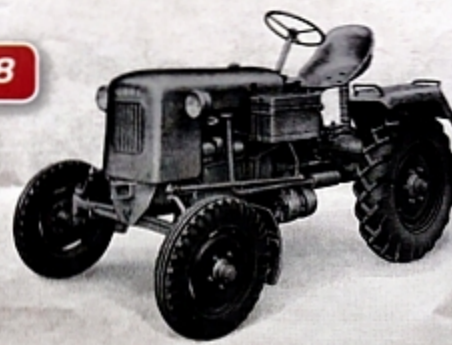
Универсальный колесный трактор Fahr D 132 W / 132 L



История заводов

8

Немецкая компания «Валь»



Тракторы мира

10

Австрийский трактор Steyr 84



Фотографии и иллюстрации:

3 (в середине), 4 (вверху), 5, 6, 7, 11 (вверху) © Hachette Collections; 3 (внизу) © Peter Lovis / Dreamstime.com;
4 (внизу) © Bilder; Archiv Ulf Kaack; 8 (вверху), 9 © gemeinfrei; 8 (внизу) © CC-SA-BY;
10 (вверху) © Collection Gratiot de Saint Louis; 10 (внизу), 11 (в середине) © Collection et archives Pierre Yves Mahéor;
11 (внизу) © Clément Butco - Wikimedia Commons | CC-BY-SA 3.0.



В конце 1950-х годов по немецким тракторостроителям сильно ударил массовый спад продаж. И спад этот был вполне предсказуем.

После Второй мировой войны сельское хозяйство перестроилось. Быстро исчезли малые подворья и подсобные хозяйства. Завершился переход с конной тяги на тракторы. За периодом огромного послевоенного спроса в тракторной отрасли произошло насыщение рынка, и продажи резко сократились.

Новых покупателей в первую очередь интересовали сельскохозяйственные машины с более высокой мощностью двигателя и более широким рабочим и более высоким специализированным профилем. Почти всем известным производителям после годов бума в лицо задул холодный ветер. Повсеместно рухнули продажи и доходность. Одновременно усилилась конкуренция и обострилась необходимость преобразований. Одни тракторные предприятия навсегда закрылись, другие выпускали свои последние модели. Среди них была и компания «FAHR» («Фар»).



Универсальный колесный трактор Fahr D 132 W / 132 L

Когда в 1960 году находившаяся в полном расцвете компания «Фар» выпустила на рынок трактор среднего класса мощности D 132 L, а также конструктивно сходную водоохлаждаемую модель D 132 W, эти тракторы оказались ее последними новинками.

В высшем управленческом звене компании «Фар» в Готтмадингене и фирмы Güldner («Гюльднер») в Ашаффенбурге тучи на горизонте увидели загодя. Оба предприятия еще со времени денежной реформы в 1948 году прекрасно развивались и закрепили за собой значительную долю рынка тракторов. Силой «Гюльднера» традиционно считалось двигателестроение. А компания «Фар», в свою очередь, выделялась сбалансированностью конструкций, покориивших большие группы покупателей, как на внутреннем, так и на экспортном рынке. В 1952 году в Готтмадингене запустили серийное производство первого на немецкой земле самоходного зернового комбайна. В ту пору годовой оборот предприятия

составлял свыше 90 млн немецких марок, и был зафиксирован высокий спрос за рубежом. В Готтмадингене проявляли творческий и новаторский дух, впрочем, без особого коммерческого успеха: в 1955 году разработали легкий развозочный автомобиль Farmobil, но построили лишь около 1000 экземпляров, притом львиную долю по лицензии в Греции. Еще менее успешным оказалось самоходное шасси GT 130, у которого за два года нашлось всего 14 покупателей. Куда лучше продавались представленные еще в 1950 году мото-блоки серии КТ, которых было продано 3000.

Стратегически оправданное партнерство

В такой ситуации 21 июня 1958 года фирмы «Фар» и «Гюльднер» заключили партнерское соглашение. Целью кооперации было снижение опытно-конструкторских



Компания «Фар» рекламировала оба варианта D 132 вместе.

и производственных расходов и сбыт через соответствующие фирменные дилерские сети. План разумный. В следующем году была представлена совместная серия «Европа». В этом тандеме компания «Гюльднер» производила модели до 20 л. с., а более мощные машины ставил на колеса концерн «Фар».

От ремонта до производства

Фундамент будущей транснациональной компании заложил в Готтмадингене, в небольшой деревенской мастерской, в 1870 году Иоганн Георг Фар. Она быстро зарекомендовала себя в регионе, занимаясь производством и ремонтом сельскохозяйственной техники. В 1930 году на сборочном конвейере началось производство жаток-сноповязалок, а также на рынке появилась сенокосилка на конной тяге. В 1938 году началась разработка комбайнов, параллельно был представлен первый колесный трактор F 22.



Последний трактор Fahr в версии с воздушным охлаждением – модель D 132 L.

Оба предприятия продавали одинаковые модели под собственной маркой и с разным типовым обозначением. Технически они были идентичны и отличались друг от друга только дизайном капотов и цветом.

Новая трансмиссия, новая модель

В мае 1960 года компания «Фар» представила на рынок два новых трактора среднего класса мощности. Их типовые обозначения – D 132 W для версии с водяным и D 132 L – с воздушным охлаждением. Они сменили предыдущие модели – 131 W и 131 L, выпускавшиеся с 1958 года с умеренным успехом. В этот относительно короткий период продавались только модели 450 W и 295 L 131-й серии.

Под капотом неизменно работали дизели Gülfener 2LD с воздушным охлаждением, а также 2DNS с водяным охлаждением. Это были вертикальные двухцилиндровые четырехтактные вихрекамерные дизели. Технические характеристики обоих идентичны: рабочий объем – 1305 см³, диаметр цилиндров – 85 мм, ход поршня – 115 мм, мощность – 20 л.с. при 2200 об/мин. Только вращающий момент у D 132 W был чуть выше.

По сравнению с обоими предшественниками в двух новых моделях отказались от портальной компоновки трансмиссии и установили A 205 Zentral проверенного поставщика ZP из Пассау. В результате уменьшили высоту и опустили центр тяжести трактора. Переключаемая



Трактор Fahr D 132 W с режущим брусом косилки.

БЛИЗНЕЦЫ ИЗ АШАФФЕНБУРГА

Двойниками обоих тракторов Fahr 132-й серии были воздушного охлаждения A2L Tessin («Тичино») и водоохлаждаемый A2W Tessin компании «Гюльднер». Вплоть до характерного боковидного капота и окраски тракторы были идентичны с родней из Готтмadingена. Тем не менее машины из Ашаффенбурга расходились значительно лучше: компания «Гюльднер» продала 758 экземпляров A2W, а сверх того еще 740 моделей A2L. В 1962 году даже вышли две слегка переработанные новые версии – AW Tessin и AL Tessin, которых в общей сложности продали чуть меньше 1000 штук.



Fahr D 131, предшественник модели D 132, также продавался в исполнении как с воздушным, так и с водяным охлаждением.

Модель номера

скользящей шестерней групповая коробка передач предлагала 8 передних и 4 задних скорости в трех режимах – полевых работ, дорожного движения и заднего хода. Первой при этом была замедленная передача.

Гидравлика с максимальной грузоподъемностью 700 кг поставлялась от фирмы Bosch («Бош»), сухое однодисковое сцепление K12 Z от Fichtel & Sachs («Фихтель унд Закс»), рулевой механизм EL 7210 от концерна ZF.

Зависимый от трансмиссии установленный по центру вал отбора мощности переключался в синхронный вал отбора мощности. На выбор имелись две скорости: 538 или 1076 оборотов в минуту от номинального числа оборотов, при этом передавалась мощность 18 л. с.

Дополнительная оснастка

Обширен был каталог оснастки, поставляемой за дополнительную плату. Немало крестьян приобретали всепогодный легкий складной

верх, заказывали для качающегося сиденья с параллелограммным механизмом набивную подушку сиденья и спинку, обогрев, а также комбинированный тахометр со встроенным счетчиком моточасов. Кроме того, по желанию компания «Фар» поставляла привод режущего аппарата косилки с фирменным косилочным механизмом и гидравлическим подъемным приспособлением. Также была возможность приобрести фронтальный погрузчик, лебедку, колесные противовесы, облегченные

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА D 132 W / 132 L

Гидравлика с максимальной грузоподъемностью 700 кг поступала от фирмы «Бош».

Трактор Fahr D 132 выходил с завода без передних крыльев: их заказывали как дооснастку.

Сиденье водителя было качающееся, с параллелограммным механизмом.

Назначение

Основные сельскохозяйственные работы, транспортировка грузов.

Изготовитель

Компания «Фар», Германия

Время выпуска

1960–1961

Конструктивная масса, кг

1340

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

20 (14,7)

Число передач вперед / назад

8 / 4

Габаритные размеры
(длина × ширина × высота), мм

3080 × 1522 × 1385

Ширина колеи передняя / задняя, мм

1250 / 1500

Шины передние / задние

4.50-16 ASF / 10-28 ASF

База, мм

1850

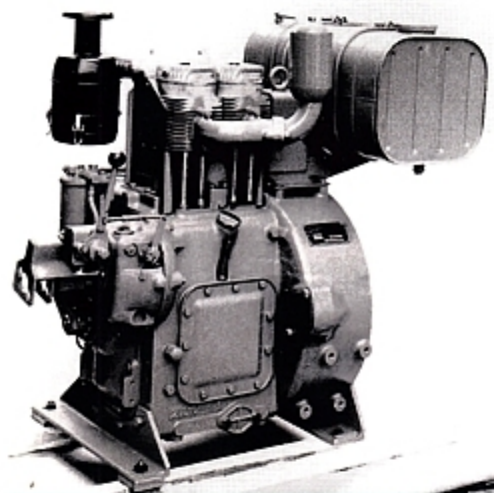
решетчатые колеса, шкив, передние крылья, удлиненный прицепной брус и блокиратор руля Lenkfix.

Впечатляющее прошлое...

По партнерскому соглашению оба трактора Fahr из серии «Европа» производились в цехах компании «Гюльднер» в Ашаффенбурге. Они были последними новинками перед остановкой тракторостроительного подразделения «Фар» в Готтмадингене летом 1961 года. Было продано 410 экземпляров D 132 L и 640 – D 132 W. 1961 год стал кульминацией в истории предприятия, компания «Фар» могла оглянуться в прошлое и окинуть мысленным взором впечатляющие производственные показатели: с момента основания фирмы из заводских цехов вышли 1,2 млн кормоуборочных, сеноуборочных



Fahr D 131 W в соответствии с партнерским соглашением производила не компания «Фар», а «Гюльднер» в Ашаффенбурге.



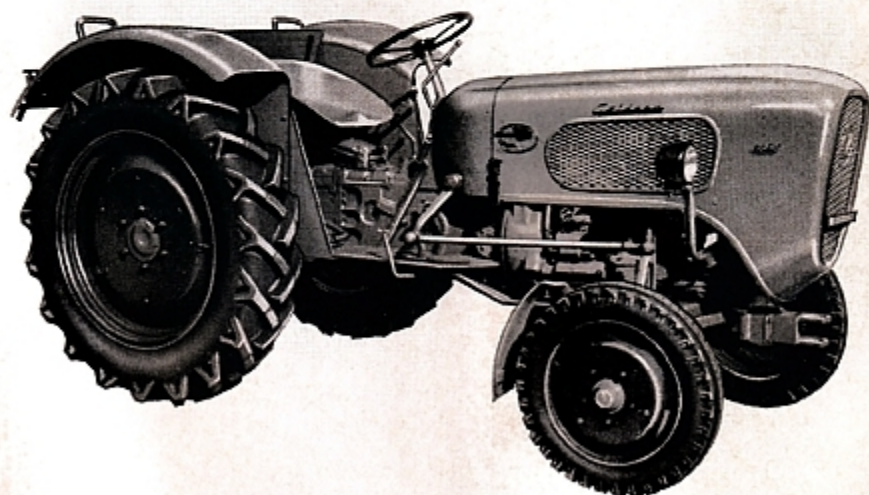
Блок двигателя Fahr D 132.

и зерноуборочных машин, 100 тыс. тракторов и 27 тыс. зерноуборочных комбайнов. Свыше 4000 сотрудников в различных филиалах зарабатывали средства к существованию. В Европе в списке крупнейших производителей сельскохозяйственных машин концерн «Фар» занимал неоспоримое первое место.

...и неожиданный конец

Однако тот же год положил начало медленному упадку компании. Требовались крупные инвестиции, непосильные семейному предприятию. Был найден состоятельный партнер

в лице концерна Klöckner-Humboldt-Deutz («Клэ́кнер-Гумбольдт-Дойц»), предоставивший необходимый капитал. Поскольку кельнский концерн сам в больших количествах выпускал двигатели и тракторы, сотрудничество с компанией «Гюльднер» прекратилось в том же году. В 1962 году с конвейера сошел последний трактор марки Fahr. Таким образом, новые хозяева устранили внутреннюю конкуренцию, и практически за одну ночь традиционная и успешная тракторная марка исчезла.



Трактор A2W фирмы «Гюльднер» был конкурентом модели Fendt D 132 W.



Трактор Fahr D 133 мощностью 25 л. с. и воздушным охлаждением.

Немецкая компания «Валь»

С 1935 года «Maschinenfabrik Wahl» («Машиностроительный завод Валь») из Балингена был одним из многих региональных поставщиков малых тракторов в Германии. Конец тракторного бума в 1962 году привел к закрытию этого производителя – после выхода из заводских ворот свыше 10 тыс. машин.

До 1914 года три брата Валь держали механическую мастерскую в Балингене, городе на окраине горного массива Швабский Альб (ныне Баден-Вюртемберг). После Первой мировой войны их пути разошлись: Отто начал торговать велосипедами, Роберт производить холодильные установки, а Карл Фридрих учредил Maschinenfabrik Carl Fr. («Машиностроительный завод Карла Фр.»). Сначала он выпускал дисковые пилы, древокольные станки и самоходные ленточные пилы.

Первый трактор

Когда после 1933 года правительство взяло курс на моторизацию сельского хозяйства, Карл Фридрих Валь взялся за производство сельскохозяйственных тракторов. В 1935 году для своей первой модели W 34/35 он купил двухцилиндровый двигатель компании MWM с водяным охлаждением мощностью 20 л. с., а также коробку передач ZF с четырьмя передними и одной задней передачей. Эта невзыскательная комплектация соответствовала

WAHL 17 PS

Diesel mit Zwei-Zylinder
MWM-Motor



Der ideale Schlepper
von höchster Qualität, Leistung und Lebensdauer

Рекламный проспект трактора Wahl W 17 1951 года превозносил его «высочайшее качество, мощность и технический ресурс».



Малый трактор W 12 мощностью 12 л. с. компания «Валь» производила с 1953 по 1958 год.

выдвинутому правительством рейха плану Шелля, призванному унифицировать конструкции транспортных средств и ограничить разнотипность. И до 1942 года, когда потребовалось перейти к древесно-газовым тракторам, Валь продал не меньше 523 штук W 34/35.

Не только для региона

После войны, когда Германия начала восстановление, спрос на столь универсальный и простой в техническом обслуживании малый трактор, был невероятно высок. Тем не менее компания «Валь» завоевала репутацию преимущественно регионального производителя, поскольку ей не хватало необходимой общенациональной сети продаж. Однако ее техника экспортировалась во Францию, Швейцарию и Аргентину.

Большой спрос на малые тракторы

Поскольку завод в Балингене почти не пострадал во время Второй мировой войны, компания «Валь» была одним из первых немецких тракторостроителей, сразу возобновивших производство. Появившийся на рынке в 1947 году трактор W 46 своим угловатым капотом и защитным решеткам над радиатором и фарами все еще сильно напоминал довоенные модели рустикального стиля. Однако его техническая часть была уже самой современной: безрамная блочная конструкция, водоохлаждаемый двигатель MWM мощностью 24 л. с., коробка передач с четырьмя передними и одной задней передачей, которую компания покупала у концерна ZF.

Расширенный ассортимент

В начале 1950-х годов тракторостроитель из Балингена расширил ассортимент и теперь предлагал модели с одно-, двух- и трехцилиндровыми двигателями с воздушным и водяным охлаждением, причем агрегаты поставлялись почти исключительно фирмой MWM. В 1951 году кроме моделей W 25 и W 40 компания представила трактор W 17. Под капотом стоял водоохлаждаемый двухцилиндровый двигатель KD11Z от MWM, выжимавший из 1,25 л рабочего объема мощность 17 л. с.

Самым малым и успешным с почти 4000 проданными экземплярами был трактор W 12, который фирма «Валь» выпускала с 1953 по 1958 год. Одноцилиндровый двигатель мощностью 12 л. с. при 2000 об/мин поставляли на выбор с воздушным или водяным охлаждением. В стандартную комплектацию входили



Один из последних тракторов из Балингена – модель W 98, выпускавшаяся с 1960 по 1962 год.

РАРИТЕТЫ

Сегодня из примерно 10 тыс. тракторов, вышедших их ворот компании «Валь» с 1935 по 1962 год, немало все еще можно встретить на съездах любителей ретро-автомобилей и ярмарках коллекционеров.

тормоза управления отдельных колес, неподдрессоренная передняя ось portalной конструкции, осветительная установка, прицепная скоба и зависимый от трансмиссии вал отбора мощности. В качестве специальной оснастки можно было заказать стартер, шкив, косилку и складной верх.

Английская замена

Когда в конце 1950-х годов рухнул рынок малых тракторов, объем продаж компании «Валь» резко сократился, несмотря на новые варианты моделей с межосевой навеской орудий. Годовой объем производства составлял от 300 до 400 тракторов – слишком мало для получения прибыли. Как и другим региональным тракторостроителям, в 1962–1963 годах фирме «Валь» производство тракторов пришлось прекратить. Вместо этого компания из Балингена продавала тракторы David Brown («Дэвид Браун»). До тех пор, пока англичане не основали в Германии собственные филиалы.



40-силный W 40 был самым мощным трактором, поставляемым на рынок компанией «Валь».

Австрийский трактор Steyr 84

«Моторизация малых хозяйств требует трактора одновременно мощного и очень экономичного, – писала брошюра австрийского предприятия Steyr («Штайр»), – долговечного трактора, который прослужит много лет, трактора со всеми современными функциями, необходимыми для производства самых разных работ».

В 1959 году австрийский консорциум Steyr-Daimler-Puch («Штайр-Даймлер-Пух») представил новый дизельный трактор Steyr 84 мощностью 15–20 л. с. За пределами Австрии продукция компании также пользовалась исключительно хорошей репутацией благодаря своей надежности. Еще в 1951 году французский журнал Le Marchand-Reparateur de Machines Agricoles, посвященный сельскохозяйственной технике, писал: «Эти технически простые сельскохозяйственные тракторы имеют много инноваций, облегчающих работу и повышающих комфорт вождения. Учитывая их качества, у них впереди большое будущее».

Для малых и средних площадей

Новейшая модель австрийского производителя приводилась в движение водоохлаждаемым одноцилиндровым четырехтактным двигателем WD 113 мощностью от 15 до 20 л. с. Небольшой дизель был истинным наследником за десять лет до того выпущенной на рынок модели Steyr 15, весьма новаторской для тех времен конструкции. Steyr 84 располагал четырьмя передними и одной задней передачей и теоретической максимальной скоростью 16 км/ч. Оснащенный шинами размером 5.50-16 спереди и 11-24 сзади трактор имел длину 2530 мм, ширину 1600 мм



Косилка для австрийских крестьян была незаменимым инструментом. Название компании видно на внешней стороне захвата.

Виноградная версия

Одновременно компания «Штайр» предлагала версию для виноградарства 84-S, продававшуюся с передними шинами размером 4.5-16 и задними – 9-24. Разработанная для узких рядов виноградников, переменная ширина колеи регулировалась спереди от 890 до 1160 мм, а сзади от 870 до 1370 мм.

и высоту по рулевому колесу 1520 мм. Эта сельскохозяйственная машина общим весом максимум 1,2 т без балластного груза была чрезвычайно маневренна и особенно подходила для возделывания небольших и средних сельскохозяйственных угодий.

Два режущих бруса косилки на выбор

Опционально Steyr 84 поставлялся с косилкой и двумя разного размера режущими брусками с шириной скашивания 1520 или 1670 мм. Обещанная производительность укоса этого аппарата составляла 1 гектар в час. В техническом руководстве к косилке говорилось, что она «разработана с учетом опыта работы с косилкой для двухцилиндрового дизельного трактора». Эта навесная косилка быстро монтировалась и демонтировалась с помощью нескольких болтов.

Steyr 84 с 18-сильным двигателем, был идеальным трактором для мелких и средних хозяйств.



Steyr Diesel-Traktor 18 PS



В сегменте тракторов от 15 до 20 л. с. Steyr 84 технически простой, но прочный трактор, предназначенный для эксплуатации на склонах Альп.

Механизмы управления ею находились на тракторе. Включение косилки производилось сравнительно просто: педаль сцепления нажималась до отказа, выбиралась скорость, затем тяги управления косилки опускались вниз, педаль сцепления медленно отпускалась и с одновременным нажатием педали газа косилка начинала работать. При езде задним ходом режущие брусья рекомендовалось поднимать на высоту укуса и рычагом управления опрокидывающим механизмом ставить их под углом вперед, иначе земля могла повредить захват.

Steyr – номер один в Австрии

В 1964 году компания «Штайр» на Международной ярмарке в Вене представила всю свою производственную продукцию. Австрия, имевшая статус и привилегии зоны свободной торговли, к огромному удовлетворению местных производителей сельскохозяйственной техники, объявила о значительно более низких таможенных пошлинах, чем в Англии, Дании или Швеции. В тот год компания «Штайр» вместе с такими местными компаниями, как Warchalowski («Варшаловски»), Vuxbaum («Вуксбаум») и Hauptman («Хауптман»), представила новый управляемый подъемник на тракторах моделей 190, 298 и 280.

В то время в Австрии наблюдалось значительное сокращение занятых в сельском хозяйстве: с 1 624 000 в 1951 году до 1 200 500 в 1960-м, то есть на 26 % за 9 лет. Это особенно ударило по горным районам. В ответ на этот массовый исход из деревень сельское хозяйство сильно механизировали, и число тракторов увеличилось с 7 344 в 1946 году до более 1 700 000 в 1964-м. Кроме того, появилось около 18 тыс. зерноуборочных комбайнов (по одному на 50 гектаров посевных площадей), 100 тыс. косилок, идеально подходящих для горных лугов, 56 тыс. доильных машин и 210 тыс. прицепов с пневматическими шинами.

Трактор Steyr 80 был несколько больше, но оснащался меньшим двигателем – мощностью от 13 до 15 л. с.

Путь компании

В 1900 году фирма «Штайр» делится на три дочерние компании по сферам деятельности: «Штайр» специализируется на сельскохозяйственных тракторах, Steyr-Mannlicher («Штайр-Манлихер») – на охотничьем и боевом оружии, Steyr-Puch («Штайр-Пух») – на автомобилях. В 1907-м на основе коммерческого соглашения с дочерней компанией «Штайр-Пух» итальянская фирма Fiat («Фиат») учреждает австрийский филиал в Вене. Эта компания получает название Austro-Fiat («Австро-Фиат»). После окончания Первой мировой войны и распада Австро-Венгерской империи по договору в Сен-Жермен-ан-Ле предусматривается отказ от военного производства и переход на выпуск легковых и грузовых автомобилей, что затрагивает и компанию «Штайр». В 1922 году предприятие Steyr AG («Штайр АГ») разрабатывает свои первые модели грузовых автомобилей, включая тип III с полезной нагрузкой 2,5 тонны.

В 1930-е годы возобновляется производство оружия в сотрудничестве со швейцарским оружейным заводом Solothurn AG («Золотурн АГ»). В 1935-м компания «Штайр» приобретает австрийскую дочернюю фирму немецкого концерна Daimler-Benz («Даймлер-Бенц»).

В 1947 году в серийное производство запущены тракторы Steyr. Через год «Штайр-Пух» подписывает соглашение с фирмой «Фиат» о лицензионном производстве Fiat 1100. Несколько лет спустя сотрудничество между двумя компаниями приводит к продаже моделей Fiat 1400, Fiat 500 Topolino и Fiat 1900.

ДО ТРАКТОРОВ

Верхнеавстрийский город Штайр славился как центр черной металлургии еще с XIV века благодаря месторождениям руды в Штирии. В XVII веке местные заводы производили мушкеты и пистолеты для императорской армии Габсбургов. Компания «Штайр», основанная в 1864 году, тоже специализировалась на производстве оружия и стала мощной промышленной группой под эгидой Йозефа Вернда. Позже сфера деятельности расширилась до машиностроения.



Кабина водителя Steyr 84 была легкодоступна и оснащена всеми необходимыми техническими деталями.



В номере 129

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины

№
129



модель номера

C-60

Голод 1932-1933 годов



Сегодняшний день ЧТЗ

ISSN 2315-2131

00129

9 772315 213101

C-60

В номере:

- Голод 1932–1933 годов
- Сегодняшний день Челябинского тракторного завода

Спрашивайте в киосках уже через две недели!