

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Ведущие мосты  
трактора



Канадские тракторы  
фирмы Massey-Harris



№  
67

модель номера

**МТЗ-50Х**  
**«Беларусь»**

Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213707

00067

hachette

12+

Коллекция для взрослых



Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,  
ул. Барклая, 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-kollektzia.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:**

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 629 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 © 2017 Ашет Коллекция

Copyright © 2017 Hachette Collections

Copyright © 2017 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: 29.06.2017.

Дата выхода в свет: 07.09.2017.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

**www.traktory-collection.ru**

## **Содержание**

### **Модель номера**

**3**

### **Хлопководческий трактор МТЗ-50Х**



### **История тракторостроения**

**8**

### **Ведущие мосты трактора**



### **Тракторы мира**

**10**

### **Канадские тракторы фирмы Massey-Harris**



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху), 5, 7 © РИА Новости;  
стр. 3 (внизу), 4 (внизу), 9 (внизу) © ИТАР ТАСС;  
стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков; стр. 6 © О. Иванов;  
стр. 8, 9 (вверху) © фотобанк Лори; стр. 10 © Dreamstime;  
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.





*МТЗ-50Х – сельскохозяйственный пропашной трактор специального назначения, для работы на хлопковых плантациях. Это высокклиренсная хлопководческая модификация хита Минского тракторного завода МТЗ-50.*

От своего прародителя модель принципиально отличается конструкцией передней оси. Трактор МТЗ-50Х имеет одно направляющее колесо или два сближенных. Также был изменен узел конечных передач с дополнительными редукторами. Конструкторские особенности обусловлены спецификой применения трактора: он предназначен для возделывания и уборки хлопчатника в четырехрядной системе машин с междурядьем 90–100 см. Массовое производство трактора продолжалось восемь лет на Минском тракторном заводе (с 1969 по 1977 год), затем модель выпускали на Ташкентском тракторном заводе.





# Хлопководческий трактор МТЗ-50Х

*Хлопчатник – специфическая сельскохозяйственная культура, для его возделывания и уборки нужны особые тракторы. В конце 1960-х Минский тракторный завод разработал весьма достойную модель.*



Трактор МТЗ-50Х.

**М**ТЗ-50Х удовлетворял все запросы к хлопководческим тракторам: высокий агротехнический просвет позволял машине не повреждать при обработке подросшие посевы, благодаря одному направляющему колесу трактор мог аккуратно разворачиваться, не причиняя вреда ирригационной системе и т. д. Однако рассказ об этой модификации невозможен без упоминания прародителей, на базе которых был создан МТЗ-50Х.

## До модели 50

Эволюция – непрерывный процесс. Когда-то минский трактор МТЗ-2 считался венцом творения, но шло время, и в 1950-е годы требования к нему выросли, трактор стал отставать по ряду показателей (в частности, по топливной экономичности). Необходимо было произвести коренную модернизацию машины, что и сделали конструкторы завода в 1955–1956 годах, обобщив опыт эксплуатации МТЗ-2. Им удалось значительно

улучшить технико-экономические показатели, расширить область применения трактора, сделав его более универсальным. Так родились новые модели «Беларус»: МТЗ-5 (1956), МТЗ-5М и МТЗ-5Л (1957). В чем заключался прогресс? Большая универсальность, более мощный и экономичный двигатель, гидравлическая навесная система с выносными цилиндрами, независимый привод вала отбора мощности. В 1959 году началось производство следующего поколения



Трактора МТЗ-50Х перед началом работ на хлопковых полях. Туркменская ССР. 1977 г.

## Гордость завода

Неприхотливость, универсальность, простота и удобство в эксплуатации – модель МТЗ-50 оказалась настоящей удачей и гордостью Минского тракторного завода. Всего было выпущено свыше 1,256 млн этих тракторов. Поставки в Россию осуществлялись только до 1985 года, после – исключительно за рубеж. Экспорт МТЗ-50 был налажен во многие страны. В Мексике и Пакистане начался выпуск этой машины по лицензии. Трактор завоевал международное признание: был удостоен пяти золотых наград и нескольких дипломов.





Погрузка новых тракторов МТЗ-50 на железнодорожные платформы. 1975 г.

## БРАТЬЯ МТЗ-50Х

На базе универсального трактора МТЗ-50 было создано еще немало модификаций.

- Для экспорта производились версии МТЗ-60 и МТЗ-62, оснащенные мотором СМД-12.
- Крутосклонная модификация МТЗ-50К (выпускалась в Тбилиси).
- Гусеничные модификации для работы на виноградниках – Т-50В и Т-54.
- Трактор для работы на рисовых полях – МТЗ-50Р.
- Низкоклиренсная модификация – МТЗ-52Н. (Модель отличалась балочным передним мостом и небольшими задними колесами.)
- МТЗ-50Л от классического МТЗ-50 отличался пусковым устройством мотора.

тракторов МТЗ-5ЛС и МТЗ-5МС (буква С означает «скоростной»). У этих машин повысилась мощность двигателя, число рабочих передач увеличилось с четырех до пяти.

### Прогрессивная модель

Серийный выпуск тракторов МТЗ-5, МТЗ-5М, МТЗ-5Л был налажен. Параллельно конструкторы продолжали заниматься модернизацией. Ведь еще в 1956 году был спроектирован новый дизельный двигатель, который давал качественно новые возможности. Такой перспективный пропашной трактор давно ждали в стране, и технический проект революционной модели МТЗ-50 был одобрен в 1957 году в Главном научном автотракторном институте. Уже в следующем, 1958 году из экспериментального цеха завода вышло несколько опытных образцов, доказавших свою эффективность по результатам испытаний. Наконец, новый колесный универсально-пропашной трактор класса 1,4 «Беларус» МТЗ-50 был рекомендован к серийному производству. Минский тракторный завод начал серийный выпуск этого трактора в 1962 году.

Конечно, по сравнению с предшественниками прогресс был колоссальный: машина была оснащена дизельным двигателем мощностью 55 л. с., вес трактора снижен более чем на 400 кг, в трансмиссии установлена девятискоростная коробка передач. Скоростной диапазон МТЗ-50 – от 1,65 до 25 км/ч. Трактор МТЗ-50



МТЗ-50 на Выставке достижений народного хозяйства. 1963 г.

для своего времени обладал передовыми техническими характеристиками. Агрегат Д-50 был четырехцилиндровым дизелем, объемом 4,75 л, с полуразделенной камерой сгорания в пошне. Расход горючего при максимальной нагрузке составлял всего 8 л/ч.

### Характерные особенности МТЗ-50

Как и у всего семейства, у МТЗ-50 двигатель расположен спереди, передние (направляющие) колеса небольшие, задние (ведущие) – большого диаметра. Конструкция машины полурамная, с несущими картерами узлов

трансмиссии. Особенности данной модели – механическая трансмиссия с однодисковой постоянно замкнутой муфтой сцепления, девятиступенчатая двухдиапазонная коробка передач, с понижающим редуктором, дополненным увеличителем крутящего момента, жесткая подвеска задних колес, полужесткая подвеска передних колес, дисковые тормоза, гидроусилитель рулевого управления.

Кабина МТЗ-50 размещалась за мотором (так называемый трактор капотного типа), что позволяло механикам легко добираться до моторного отсека, поэтому в обслуживании трактор считался простым. Плюс он был неприхотлив к горюче-смазочным материалам. Небольшой недостаток кабины – высоким трактористам было в ней тесновато – компенсировался мягким ходом трактора и хорошим уровнем звукоизоляции. Подвижные рессоры реагировали на неровности дороги, смягчая их восприятие для водителя.

Трактор МТЗ-50 был универсален и позволял выполнять широкий спектр работ не только в сельском хозяйстве (пахота, внесение удобрений, посев, мелиорация, обработка почв, уборка урожая), но и в строительстве и в коммунальном хозяйстве. Конструкция позволяла монтировать на МТЗ-50 много различного навесного оборудования, поэтому трактор использовался даже в качестве погрузчика,



## Модель номера

экскаватора и бульдозера. Обслуживание трактора было простым, а служил он долгие годы. В 1990-х годах МТЗ-50 пережил второе рождение и вновь появился на рынке, уже под маркой «Беларус-500».

### От МТЗ-50Х до МТЗ-80Х

Разработка конструкции хлопководческого трактора МТЗ-50Х на базе МТЗ-50 была закончена в 1963 году, в этом же году опытные

образцы машины приступили к испытаниям, которые были завершены к 1966 году. Далее началась подготовка к серийному производству. В отличие от своего прародителя новый трактор имел одно переднее направляющее колесо (или два сближенных) и модернизированный узел конечных передач с дополнительными редукторами. Первый трактор МТЗ-50Х сошел с конвейера в 1969 году, его производство продолжалось на Минском тракторном заводе до 1977 года, а затем было

передано Ташкентскому тракторному заводу. В 1974 году на Минском тракторном заводе при параллельном выпуске трактора МТЗ-50 уже начался переход на базовую модель МТЗ-80, созданную в результате коренной модернизации МТЗ-50. Новый трактор МТЗ-80 был оборудован более комфортабельной кабиной с системой подогрева и охлаждения воздуха, сиденьем, которое можно было регулировать под «габариты» водителя (рост и вес), с регулируемой рулевой колонкой,

## ХАРАКТЕРИСТИКА МТЗ-50Х

### Назначение

Возделывание и уборка хлопчатника в четырехрядной системе машин с междурядьем 90 и 100 см.



Колея задних колес – 1800 или 2000 мм.

Дорожный просвет под рукавами полуосей задних колес – 830 мм.

Передняя ось имеет одно направляющее колесо.

Изготовитель	Минский тракторный завод
Время выпуска	1969–1977
Мощность двигателя, л. с.	55
Число передач вперед / назад	9 / 2
Диапазон скоростей вперед / назад (при обратном ходе), км/ч	1,61–24,8 (1,45–22,3) / 3,4–5,78 (3,04–5,18)
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	4010 × 2426 × 2660





Конвейер сборки тракторов МТЗ-50 и МТЗ-52. 1972 г.

которую можно было откидывать для удобства входа и выхода из кабины. В свою очередь, на базе МТЗ-80 в 1976 году была выпущена хлопководческая модификация МТЗ-80Х. Таким образом, можно сказать, что эта модель продолжила ряд хлопководческих тракторов Минского завода.

### Особенности хлопководческих тракторов

Хлопководческий трактор предназначен для ухода за посадками хлопчатника. Тип машины – сельскохозяйственный пропашной трактор. От универсально-пропашного он отличается высоким дорожным агротехническим просветом (до 1500 мм) и возможностью регулировки на ходу ширины колеи. Также особенность трактора подобного типа – трехколесная конструкция. Все эти отличия обусловлены специфической агротехникой возделывания хлопчатника и особенностями применяемых для этого машин. Так, трехколесный трактор может сделать разворот при междурядной обработке растений, не повредив при этом оросительную систему с краю поля. Благодаря такой конструкции легче производить культивацию, внесение удобрений. К тому же компоновка навесных хлопоуборочных

машин требует, чтобы у трактора впереди было лишь одно направляющее колесо.

Некоторые работы на хлопковом поле можно выполнять с помощью тракторов общего назначения: пахоту, посев, скашивание стеблей после уборки хлопка-сырца. Однако операции по уходу за посевами проводят, когда растения достигают уже большой высоты, поэтому тут не обойтись без специального хлопководческого трактора с увеличенным агротехническим просветом.

С хлопководческими тракторами агрегируются: опрыскиватель, машина для внесения удобрений, хлопчатниковый культиватор, подборщик хлопка, куракоуборочная машина.

### Технические отличия МТЗ-50Х

Трактор разработан таким образом, чтобы с его помощью можно было работать с четырехрядной системой машин при возделывании хлопчатника с междурядьями 90 и 100 см. Особенности конструкции: одно переднее направляющее колесо с шиной размером 12-16 дюймов. Одно колесо улучшает маневренность трактора. Ступица колеса устанавливается на закрепленной в поворотной вилке оси. Конические подшипники ступицы регулируют фасонной гайкой. К рукам полуосей

прикреплены дополнительные конечные передачи, благодаря которым агротехнический просвет увеличен до 830 мм. Размер шин задних колес – 15-30 дюймов. Колея задних колес позволяет трактору работать в междурядьях 90 и 100 см. Съемные боковые валы отбора мощности с отдельным управлением и расположением хвостовиков перпендикулярно продольной оси трактора имеют синхронный привод от ведущих шестерен конечной передачи. Ряд дополнительных мест приспособлен для крепления сельскохозяйственных машин и орудий.

### Механизм реверса МТЗ-50Х

Одно из важнейших отличий хлопководческой модификации – механизм реверса. Он был установлен на место усилителя крутящего момента и действовал на все передачи. Механизм находился перед коробкой передач, был смонтирован в корпусе, помещенном в заднем отсеке корпуса муфты сцепления. Удлиненный вал муфты сцепления своим задним концом опирается на роликовый подшипник ступицы шестерни. Эта ступица вращается в роликовом и шариковом подшипниках и шлицами соединена с передним концом первичного вала коробки передач. Внизу на оси на роликовых подшипниках вращается блок шестерен. В определенном положении каретки, надетой на шлицы, вращение первичному валу не передается. При смещении каретки два вала вращаются как единое целое. При этом могут быть получены девять передач переднего хода со скоростью от 1,61 до 24,8 км/ч. Если же каретку переместить вперед, то первичный вал будет вращаться в обратном направлении, таким образом могут быть получены девять передач заднего хода со скоростью от 1,45 до 22,3 км/ч. Все эти особенности позволили значительно повысить производительность труда при возделывании хлопчатника.

## Техника

В агрегате с трактором при возделывании хлопчатника используется следующая сельскохозяйственная техника: хлопководческий культиватор, хлопоуборочная машина, подборщик хлопка, куракоуборочная машина. Хлопоуборочная машина предназначена для сбора хлопка-сырца из раскрывшихся созревших коробочек хлопчатника. Куракоуборочная машина завершает процесс сбора хлопка и также может агрегатироваться с трактором.



# Ведущие мосты трактора

*Ведущий мост представляет собой объединенные в одну сборочную единицу механизмы трансмиссии, посредством которых крутящий момент передается к ведущим колесам трактора.*



Дифференциал.

Основные механизмы ведущего моста – это центральная (главная, или промежуточная) передача, дифференциал (у колесного трактора) или механизмы поворота (у гусеничного), конечные передачи. Кроме того, здесь размещаются тормозные и другие вспомогательные механизмы, в зависимости от типа и назначения трактора.

У колесного трактора чаще всего ведущий мост задний, но тракторы повышенной проходимости – полноприводные, то есть с задним и передним ведущими мостами. Так, два ведущих моста имеют модели МТЗ-82, МТЗ-102, ЛТЗ-55А, К-701, Т-150К. У гусеничного трактора, как правило, ведущим является задний мост.

## Центральная передача

Главная передача служит для увеличения передаваемого крутящего момента и изменения его направления. Этот агрегат связывает КП с дифференциалом (у колесного трактора) или механизмами поворота (у гусеничного). Центральные передачи классифицируют по числу и виду зубчатых колес и числу ступеней. По числу зубчатых колес передачи делят на

одинарные (с одной парой зубчатых колес) и двойные (с двумя парами). По виду зубчатых колес – на конические, цилиндрические, червячные (с червяком и червячным колесом) и гипоидные (с гипоидным зацеплением конических зубчатых колес). На современных тракторах широкое распространение получили конические центральные передачи со спиральным (круговым) зубом со средним нулевым углом наклона зубьев. По числу ступеней центральные передачи делят на одноступенчатые (с одним передаточным числом) и двухступенчатые (с разными передаточными числами). Так, у тракторов К-701/703, «Беларус», ДТ-24 центральная передача состоит из одной пары конических шестерен, у ДТ-14 и самоходного шасси ДСШ-14 – из пары конических и пары цилиндрических шестерен.

## Дифференциалы колесных тракторов

Дифференциал распределяет подводимый к нему крутящий момент между колесами и позволяет им вращаться с одинаковой скоростью при езде по ровному грунту по прямой и с разными скоростями при повороте трактора или при переезде одного колеса через препятствие.

Дифференциал состоит из двух ведущих шестерен-сателлитов и ведомых шестерен-полуосей. Сателлиты свободно сидят на осях и находятся в постоянном зацеплении с ведомыми шестернями, которые неподвижно закреплены на полуосях. Корпус дифференциала жестко соединен с шестерней промежуточной передачи. При прямолинейном движении трактора, когда оба колеса

## Особое требование

Корпус заднего моста воспринимает большие нагрузки со стороны двигателя и от сил в зацеплении шестерен внутри самого моста, поэтому его детали должны обладать высокой жесткостью. Коробку передач и конечную передачу часто выполняют в виде моноблочной отливки или нескольких узлов, жестко соединенных корпусами.



Трактор Т-150 К имеет два ведущих моста.





Оба моста трактора К-701 ведущие. Задний мост можно отключать, что снижает потребление топлива, когда нет необходимости в большой мощности.

## КРЕПЛЕНИЕ ШЕСТЕРЕН

Главная передача заднего моста тракторов семейства МТЗ представляет собой пару конических шестерен со спиральным зубом. Ведущая шестерня установлена на шлицевом конце вторичного вала коробки передач и фиксируется гайкой, закрепленной на резьбовом хвостовике вала. Ведомая шестерня прикреплена к фланцу корпуса дифференциала болтами и гайками, которые попарно фиксируются стопорными пластинами.

испытывают со стороны почвы одинаковое сопротивление, полуосевые шестерни своими зубьями оказывают одинаковое давление на зубья сателлитов, удерживая их от поворота на осях. Весь механизм дифференциала вращается вместе с корпусом и полуосями как одно целое, и ведущие колеса имеют одинаковую угловую скорость.

При движении трактора на повороте ведущее колесо, расположенное с той стороны, в которую поворачивает трактор, притормаживается почвой. Сателлиты под действием различного сопротивления ведомых шестерен поворачиваются на своих осях, увеличивая скорость вращения менее нагруженного колеса, и последнее забегает в сторону поворота. Благодаря этому при повороте трактора оба ведущих колеса проходят различный путь без буксования и проскальзывания по почве, что увеличивает срок службы пневматических шин.

## Блокировка дифференциала

Дифференциал обладает тем недостатком, что он дает возможность одному ведущему колесу буксовать независимо от вращения другого. Если одно из колес попадает на скользкий или рыхлый участок пути и не имеет достаточного сцепления с почвой, тяговое усилие обоих колес уменьшается. Если бы дифференциала не было, другое колесо, находящееся в лучших дорожных условиях, могло бы помочь движению. Однако при наличии дифференциала этого не происходит, так как он не позволяет увеличиться тяговому усилию другого колеса, давая возможность буксовать первому. Поэтому в тяжелых условиях пути дифференциал выключают (блокируют). При включенной блокировке ведущие колеса

вращаются с одинаковой угловой скоростью. На многих тракторах механизм блокировки действует автоматически. При повороте блокировка отключается.

## Конечные передачи

Между ведущими колесами и дифференциалом колесного трактора или механизмом поворота гусеничного трактора размещаются конечные передачи. Они служат для увеличения общего передаточного числа трансмиссии и в ряде случаев для обеспечения нужного дорожного просвета трактора. Эти агрегаты должны обладать повышенной жесткостью картеров и иметь надежные уплотнения выходного вала конечной передачи ввиду близости почвы и возможности ее проникновения внутрь картера. Конечные передачи различаются по типу передачи, виду шестерен и т. д. Наиболее распространены одинарные конечные передачи с неподвижными осями валов и цилиндрическими шестернями с внешним зацеплением.

## Передний ведущий мост

На тракторах с одинаковыми ведущими колесами с шарнирной рамой передний и задний ведущие мосты, как правило, полностью унифицированы. Например, у трактора К-701/703 оба ведущих моста включают в себя центральную передачу, обгонный дифференциал, тормоза и конечные передачи. На тракторах, где передние ведущие колеса управляемые, корпуса конечных передач делаются поворотными вместе с колесами. В этом случае для привода передних колес применяют карданную передачу или двойные конические конечные передачи. Так, передний ведущий мост трактора МТЗ-82 имеет две двойные конечные передачи с коническими шестернями.

Задний мост трактора МТЗ-82 оснащен автоматической блокировкой дифференциала.





# Канадские тракторы фирмы Massey-Harris

*Massey-Harris («Массей-Харрис») – одна из крупнейших специализированных компаний по производству сельскохозяйственных машин.*

Канадская компания начала свою деятельность в Торонто, затем вступила в ассоциацию североамериканских конструкторов и до 1923 года занималась сборкой тракторов по лицензии Parrett («Парретт»). В 1928 году она купила фирму Wallis Tractor Co («Уоллис Трактор Компани») и начала производить собственные тракторы с U-образной рамой из толстого листа стали, повышенной прочностью двигателя и коробки передач.

## Межвоенный период

Модель Massey-Harris 10/20 1929 года, а затем модели 20/30 и 26/30 составили первую линейку тракторов, и вскоре эти машины начали импортировать во Францию. В 1926 году компания открыла завод в Маркет-ле-Лилль, в департаменте Нор, для производства сельскохозяйственных орудий, а затем и сноповязок.

В межвоенный период, когда в США разразился экономический кризис, затронувший сельское хозяйство во всем мире, компания «Массей-Харрис» выпустила модель General Purpose

(«Универсальный»), машину с шестицилиндровым бензиновым двигателем Hercules («Геркулес»), а также модель 25, у которой была довольно привлекательная цена. В это время у тракторов появился ярко-красный кузов и рама и желтые колесные диски.

Продукция компании расширилась с появлением тракторов Challenger («Челленджер») и Pacemaker («Пейсмейкер»), моделей с четырехцилиндровым бензиновым двигателем объемом 4,1 л, развивающих мощность до 42 л. с. Challenger – это узкоколейная версия, а Pacemaker – ширококолейная. Опция Twin Power («Твин Пауэр») позволяет двигателям машин вращаться на скорости 1600 об/мин вместо 1400 об/мин, таким образом, в случае необходимости можно воспользоваться небольшим припуском мощности.

## Шестицилиндровая серия

Во время Второй мировой войны «Массей-Харрис» выпустила модель 81 с четырехцилиндровым двигателем Continental («Континентал»), а затем серию машин с шестицилиндровыми двигателями: 101 Junior («101 Джуниор»), 101 Super («101 Супер») с двигателем Chrysler («Крайслер»), 101 Senior («101 Сিনিор») с двигателем Continental, один



Трактор Super 101.

## Рекорд 1930-х

С 1936 по 1939 год общее количество выпущенных экземпляров Challenger и Pacemaker составило более 37 тыс. экземпляров.

из первых тракторов с электрическим стартером и модель 201 (двигатель Chrysler) и 202 (двигатель Continental). Большая часть этих тракторов имеет обтекаемые формы для улучшения аэродинамических свойств.

## Послевоенные линейки

После войны выходят новые тракторы: модель 20 (1946–1948), которая затем уступает место модели 22 (1948–1952), а ту в 1952 году сменяет модель 23 Mustang. Серию дополняет также модель 30 (четырёхцилиндровый двигатель Continental). Она сходит с конвейера предприятия до 1952 года, а затем, в 1955 году, уступает место модели 33 с бензиновым двигателем Massey-Harris.

Модель 44 – одна из наиболее популярных. Она появляется на рынке в различных вариациях, ширококолейная и узкоколейная, с четырехцилиндровым двигателем Continental, а также с двигателем Massey-Harris (бензиновым или дизельным) и даже с шестицилиндровым двигателем в версии 44-6. Модель производили с 1947 по 1953 год. В 1955 году ее сменяет 44 Special («44 Спешал»), с большей мощностью. В сумме было собрано и выпущено около 85 тыс. экземпляров Massey-Harris 44.

С 1946 по 1955 год компания выпускает трактор 55 с четырехцилиндровым двигателем Continental, работающим на бензине, дизельном топливе и сжиженном газе. В 1955 году вышел трактор Massey-Harris 50, который не отличался от модели Ferguson 35 и был произведен в результате слияния с компанией Ferguson («Фергюссон»).

Трактор Super 101.







Модель 101 Junior.



Трактор Massey Harris 744 PD. 1948 г.

Также на британском заводе в Манчестере и на шотландском заводе в Килмарноке собирали тракторы 744 и 745 (цифра 7 указывает на то, что североамериканские машины были произведены в Объединенном Королевстве). Франции пришлось дожидаться появления маленького легкого трактора Pony («Пони»), прежде чем производство «Массей-Харрис» добралось и туда.

### Для небольших хозяйств

Massey-Harris Pony («Массей-Харрис Пони») был создан для небольших хозяйств, как и Farmall Cub («Фармолл Каб») компании International, появившийся на рынке в то же время. Pony был оснащен четырехцилиндровым двигателем Continental объемом чуть более 1 л. Трактор развивал мощность до 11 л. с. Кроме того, был оборудован трехскоростной коробкой передач, электрическим стартером, отдельными тормозами. При желании можно было установить фары, тяговый брус, механическое отводящее устройство и дополнительную коробку отбора мощности. Начиная с 1950 года стала доступной установка гидравлического устройства Depth-O-Matic («Дэпф-о-Матик»). Продажи шли очень успешно. В США было продано более 121 тыс. экземпляров. Более 2 тыс. тракторов импортировали во Францию в рамках плана Маршалла.

### Французские Pony

С 1951 года Pony начинают производить на территории Франции на заводе в Маркетт-ле-Лилль. Первые французские экземпляры этого трактора выходят под названием Massey-Harris 811 (8 – префикс всех тракторов, произведенных во Франции). Достоинство модели в том, что к ней можно приобрести адаптированные сельскохозяйственные орудия. Спрос превышает предложение. С 1953 года модель 812 полностью производят во Франции. Она могла быть оборудована двигателем Simsa мощностью 16 л. с. или блоком TM Peugeot («ТМ Пежо»), как на седане 203,

мощностью 18 л. с. Если число выпущенных тракторов 811 составило чуть более 1907, то количество моделей 812 достигло 43 тыс. В 1957 году параллельно с моделью 812 на рынке появляется Pony 820. За счет удлиненной базы трактор 820 получил двухцилиндровый дизельный двигатель Napomag («Ханомэг») мощностью 18 л. с. Кроме того, у него появляется коробка передач на пять скоростей. Новый Pony становится особенно экономичным. Виноградарские версии трактора, 820V и 820VD, позволяют ему проникнуть и в эту область земледелия.

Когда компанию «Массей-Харрис-Фергюссон» переименовали в «Массей-Фергюссон», Pony превратился в MF 820. Он сменил свой старый кузов на красно-серый (общие цвета для всей новой линейки), рама и колесные диски также приобрели серый цвет. MF 820

## СМЕНА ДИЗАЙНА

Начиная с 1956 года модели с двумя цифрами в названии (33, 44 и 55) меняют дизайн. Так появляются тракторы 333, 444 (четырёхцилиндровый Massey-Harris) и 555 с двигателем Continental J382 объемом 6,3 л и мощностью 71 л. с.

выходил до 1961 года, общее количество – почти 30 тыс. Затем на смену пришли модели MF 821 и MF 825, а завод в Маркетт-ле-Лилль перепрофилировался на производство зерноуборочных комбайнов Massey-Ferguson.



Модель 55 с универсальным двигателем.



# В номере 68



## В номере:

- Думперы
- Венгерский автопром

**Dextra DR-50**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!