

# ТРАКТОРЫ

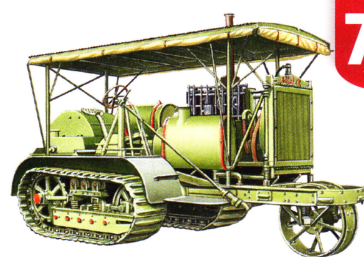
история, люди, машины



Машины для полива



Тракторы компании  
«Масей-Фергюсон»



№  
73

модель номера

«ХОЛТ»



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



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-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-  
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

**БЕЛОРУССИЯ**

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

**КАЗАХСТАН**

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

**УКРАИНА**

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей  
Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

**Отпечатано в типографии:**

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: 21.09.2017.

Дата выхода в свет: 30.11.2017.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

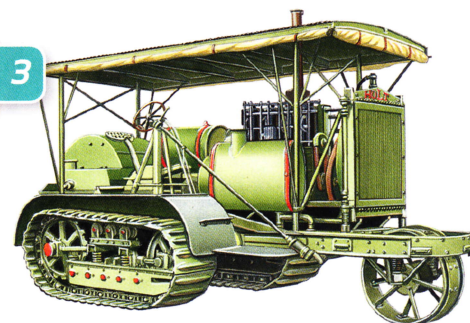
**www.traktory-collection.ru**

# Содержание

## Модель номера

3

### Трактор «Холт»



## История тракторостроения

8

### Машины для полива



## Тракторы мира

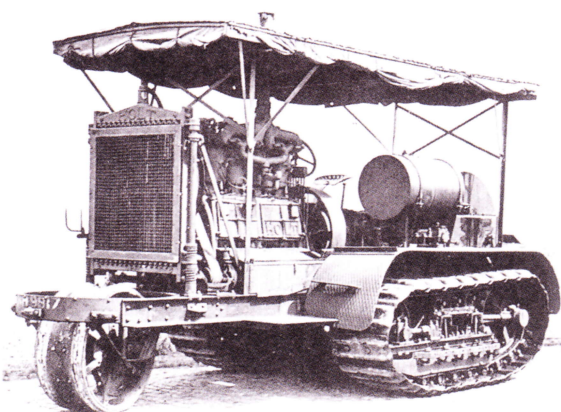
10

### Тракторы компании «Массей-Фергюсон»



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





*В тракторостроении начала XX века настоящей революцией стало появление гусеничного трактора. Он был тяжелее, сложнее и дороже, чем колесный, из-за металлоемкости и трудоемкости изготовления, но значительно эффективнее на разных типах грунта и бездорожье. Независимо от состояния почвы и погодных условий трактор сохранял высокие тяговые характеристики.*

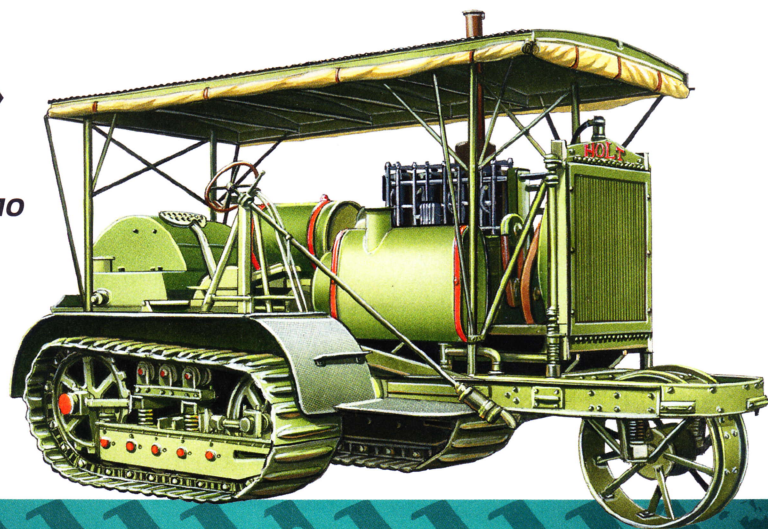
Первый гусеничный трактор, придуманный и построенный русским изобретателем Ф. А. Блиновым, соотечественники не оценили, иностранцы Дэвид Робертс, инженер предприятия «Р. Хорнсби и сыновья», и Элвин О. Ломбард разработали и испытали свои модели гусеничных тракторов, но довести до серийного выпуска, добиться широкого применения машины удалось американскому инженеру и предпринимателю Бенджамину Холту.





# Трактор «Холт»

*Тракторам Бенджамина Холта суждено было сыграть главную роль в распространении гусеничного хода в сельском хозяйстве, на транспорте, в военном деле и стать прообразом первых танков.*



Трактор «Холт».

## Секрет названия

В 1910 году Холт запатентовал торговую марку Caterpillar («Катерпиллер»), что в переводе означает «гусеница», и с тех пор его тракторы выходили под этим наименованием. Однако, чтобы не путать их с тракторами одноименной фирмы, образованной в 1925 году путем слияния компаний «Холт» и «Бест», ранние тракторы компании Холта, как и самые первые, называют «Холт».

**Б**удущий предприниматель родился 1 января 1849 года в городке Конкорде (штат Нью-Гэмпшир) на северо-востоке США в многодетной семье владельца лесопильного завода. Сначала Бенджамин работал с отцом, а в 1883 году, после смерти родителей, уехал вслед за старшими братьями в Калифорнию. В городе Стоктон он открыл фабрику по изготовлению деревянных колес и занялся конструированием сельскохозяйственных машин. В 1890 году Холт разработал свой первый трактор на паровой тяге, мощностью 60 л. с., весом 22 т, с огромными металлическими колесами, работавший на древесине, угле или нефти. Затем предприниматель основал компанию Holt Manufacturing Company («Холт Мэнюфакторинг Компани»), купил патенты Робертса и Ломбарда и в 1904 году выпустил

гусеничный трактор, также с паровым двигателем. В 1906 году Холт оснастил трактор бензиновым мотором, в 1907-м запатентовал принципиальную компоновку машины мощностью 40 л. с. Эти тракторы стали пользоваться спросом, и вскоре на рынок вышли более мощные и совершенные модели 45, 60 и 75.

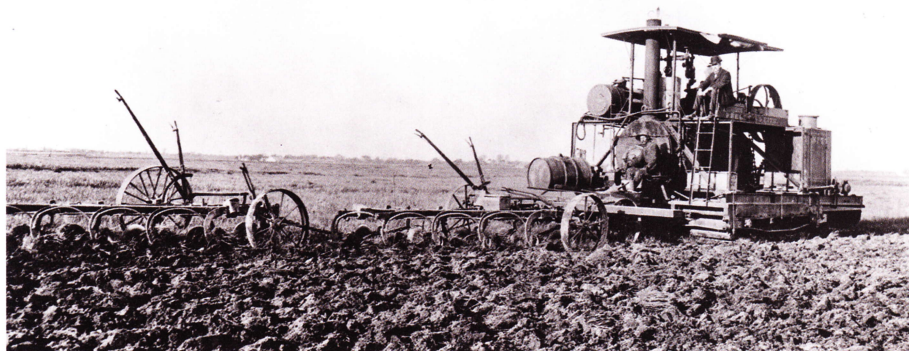
## Устойчивый и с высокой проходимостью

Трактор Холта представлял собой массивную, тихоходную и очень шумную машину длиной более 6 м. Спереди на тяжелой клепаной раме размещался четырех- или шестицилиндровый двигатель с огромным стальным маховиком, позволявшим обойтись простой трансмиссией с одним сцеплением. Объем двигателя «Холта 75» составлял 23,1 л. Трактор развивал скорость 3,4–5,6 км/ч и тяговое усилие более

5 тс. Модель не была собственно гусеничной в современном понимании: кроме ведущих стальных гусениц, впереди было одиночное управляемое колесо (каток). Это было связано с тем, что силовая установка обладала значительными габаритами, а трансмиссия и поворотное устройство оказались на тот момент недостаточно совершенными и компактными. Кроме того, такая конструкция уменьшала, например по сравнению с трактором Хорнсби, раскачивание машины при движении. Трактор обладал сравнительно низким удельным давлением на грунт (такого же давления у колесного трактора можно было добиться при диаметре колес 50 м). Преимущества новой машины были очевидны: несмотря на большой вес, она не буксовала даже на рыхлой почве, легко шла в распутицу, преодолевала без особого труда небольшие препятствия.

## Движитель

Каждый движитель состоял из стальной гусеницы, зубчатого ведущего колеса, направляющего колеса с винтовым механизмом регулировки натяжения гусеницы, заблокированных



Трактор «Холт» на вспашке. 1904 г.



в тележку опорных катков малого диаметра и поддерживающих роликов. Гусеница представляла собой цепь соединенных открытыми шарнирами крупных сборных траков. Каждый трак включал направляющие гребни и башмак, который крепился к ним болтами. Ведущее колесо зацепляло за втулку на шарнире цепи. Скорости переключались с помощью рычагов. В 1914 году пошла в производство модель 45 без переднего катка и с упругой блокированной подвеской опорных катков.

## Мирные и военные

В 1909 году Бенджамин Холт купил у разорившегося фабриканта завод в городе Пеория, штат Иллинойс, в восточной части США. 16 февраля 1910 года Холт с 12 рабочими приступил к выпуску гусеничных тракторов. Потраченные на переоборудование завода средства быстро окупались. Через два года на заводе работало уже 625 человек. (По тем временам это было очень крупное предприятие.) Тракторы Холта быстро нашли применение не только по всем штатам, но и в Великобритании, Франции, России, Аргентине, Мексике и Канаде.

В 1912 году началось массовое производство тракторов моделей 75 и 120, 15- и 20-тонного класса. Во время Первой мировой войны они выполняли роль тяжелых артиллерийских тягачей, а также таскали поезда из стандартных повозок. Франция к концу 1914 года имела 8 тяжелых тракторных артиллерийских дивизионов, в сентябре 1915-го – 19. Британская артиллерия к 1916 году перевела почти всю тяжелую артиллерию на тракторную тягу. За годы Первой мировой войны компания продала в Европу и Россию более 2100 тракторов.



«Холт 75» с восьмидюймовой пушкой.

По ее лицензии их начали производить другие фирмы. Например, в Британии они выходили под маркой «Клейтон» и «Рустон».

## Единичные экземпляры

В 1916–1917 годах на базе тягачей Холта было разработано несколько прототипов полугусеничных бронемашин, а в 1918-м построен трехколесный «150-тонный полевой монитор» (150t Field Monitor) с одиночным управляемым катком и двумя широкими стальными колесами диаметром 2,4 м с индивидуальным приводом от двух двухцилиндровых паровых машин системы Doble («Доубл»). В начале 1920-х годов движители Холта применялись на опытных полугусеничных грузовиках Garford («Гарфорд»), FWD, Nash («Нэш») и других, но успеха не имели. В рамках сотрудничества с командованием союзников компания Холта

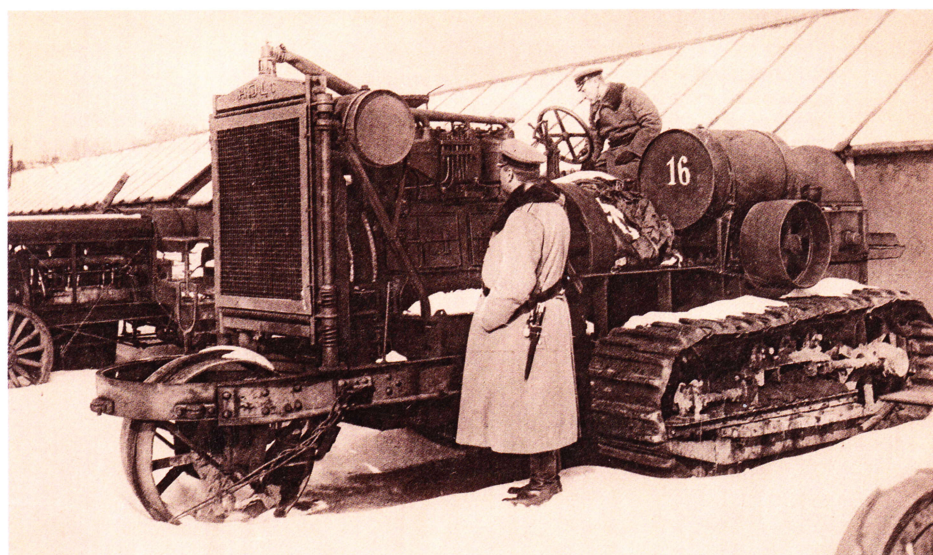
## ЗАВОД В ПЕОРИИ

Сегодня на предприятии, в Пеории, основанном Холтом, работает около 16 тыс. человек, а завод остается флагманом производства. Именно здесь компания выпустила свои первые грейдер, трубоукладчик, колесный трактор и изготовила первый дизельный двигатель.

разработала первую в мире самоходную артиллерийскую установку, которая передвигалась со скоростью около 44 км/ч. Однако и эта идея не нашла широкого применения до начала Второй мировой войны.

## Русские испытания

В России гусеничный трактор Холта появился в 1913 году. Эта машина демонстрировалась на автомобильной выставке в Петербурге, а Главное управление землеустройства и земледелия в Киеве провело испытание одного экземпляра. Оно проходило под руководством инженера Б. А. Трейвас в Акимовском отделении Бюро сельскохозяйственной механики. По итогам испытаний ассистент Бюро Б. А. Линтварев так охарактеризовал американскую машину: «Трактор "Кэтерпиллер" завода Holt Caterpillar Co принадлежит к числу тяжелых буксирующих тракторов и представляет своеобразное решение задачи ведущего аппарата в связи с вопросом о погружении ходовых колес и о силе их сцепления с почвой.



Американский «Холт», захваченный немецкими войсками. 1914 г.



В тракторе Холта поверхность соприкосновения ходовых колес с почвой значительно увеличена особой конструкцией ведущего аппарата, напоминающего собой и поэтому называющегося "гусеницей" (Caterpillar). Эта конструкция характеризует особый разряд "гусеничных" тракторов. Трактор Холта смонтирован на железной клепаной раме, покоящейся на одном направляющем колесе и двух "гусеницах", получающих посредством

системы передач энергию от мотора. Сцепляясь с почвой, "гусеницы" перемещаются по ней и, таким образом, сообщают всей машине поступательное движение».

Трактор показал максимальную скорость 3,2 версты в час. Сила тяги была определена в 217 пудов. Особо отмечалось, что трактор «не боится слабых и сырых почв», благодаря чему в ходе испытаний свободно перешел через вязкое болото шириной 10 м при погружении движителя в воду до половины.

### «Холт» Обуховского завода

В 1918 году на Обуховском заводе (с 1922 по 1992 год – «Большевик») было организовано производство отечественной версии трактора «Холт 75». Первые три машины собрали в период наступления Юденича на Петроград. Предполагалось сдать их военному заказчику в августе 1919 года. Однако из-за отсутствия опыта тракторы, «на которых завод учился тракторостроению», оказались неудачными и были окончательно приняты военными

## ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА «ХОЛТ»

### Назначение

**Основные сельскохозяйственные и транспортные работы. Перемещение тяжелых артиллерийских орудий и поездов повозок.**

Сборный трак позволяет легко заменить изношенную деталь.



Ведущее и направляющее колеса располагаются низко, что увеличивает длину опорной поверхности.

Для поворота служит переднее колесо (каток), управляемое с помощью руля.



Изготовитель

Заводы компании Holt Manufacturing Company

Время выпуска

1904–1925

Мощность двигателя, л. с.

40, 45, 60, 75, 120

Число передач вперед

1

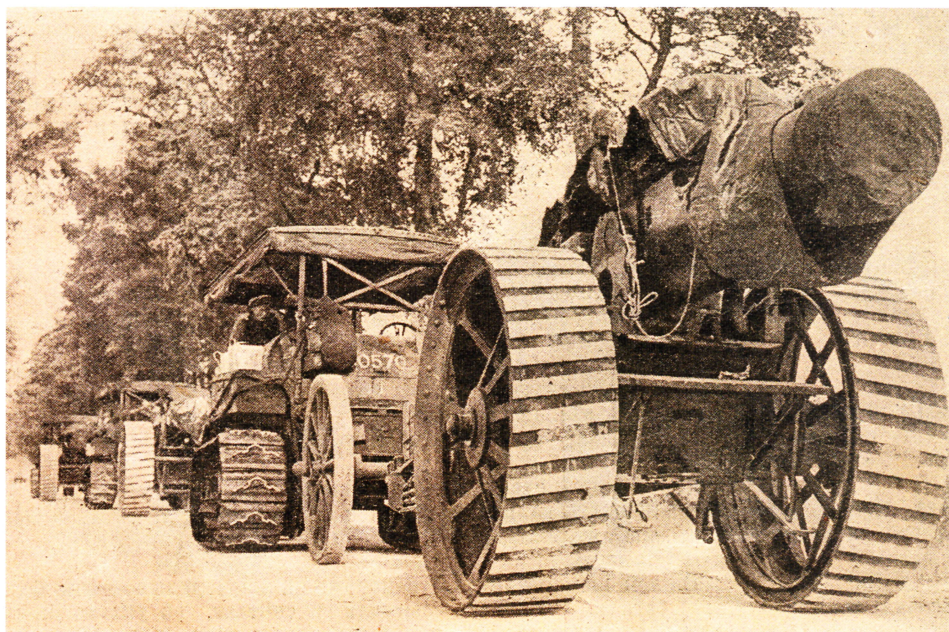
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч

3,4–5,6

Длина, м

6





*Трактора «Холт» с британскими орудиями на германо-английском фронте во Франции.*

только в следующем году. В дальнейшем завод усовершенствовал конструкцию, существенно повысив ее надежность и улучшив скоростные и тяговые показатели машины.

Осенью 1923 года на полях Петровской сельскохозяйственной академии прошли соревнования трактора «Холт» Обуховского завода и отечественного «Запорожца» первого выпуска. Они показали: на вспашку десятины земли при четырехвершковой глубине «Запорожец» в среднем тратит около 30 кг нефти, «Холт» – 36 кг керосина. Таким образом, отечественная модель соревнования выиграла.

Производство тракторов «Холт 75» на Обуховском заводе прекратилось в 1925 году. К этому времени трактор заметно устарел морально, и завод освоил выпуск отечественной версии пятитонного трактора «Холт». Эти машины начали выпускать в конце Первой мировой войны, их использовали в боях на Западном фронте, а позднее, в 1922 году, стали поставлять в нашу страну. Гусеничный беспередековый трактор производили на Обуховском заводе с 1924 года под маркой «Большевик».

### **Контракт на 12 миллионов**

Холт считал русский рынок перспективным и помимо тракторов предложил еще одну машину – первую не только в России, но и во всей Европе – хлебоуборочный комбайн. Тогда слово «комбайн» еще не использовали, и машина Холта называлась «жнея-молотилка». В 1929 году советское государство заключило контракт на внушительную сумму – 12 млн долларов. Страна получила

более 1350 сельскохозяйственных тракторов и 750 зерноуборочных комбайнов, которые к тому времени уже выходили под маркой объединенной компании – Caterpillar. Поставлявшийся по этому контракту трактор Cat 60 впоследствии стал основой для создания отечественного «Сталинца-60».

### **Поиск «ключа»**

Трактор «Холт» не только стал одним из первых артиллерийских тягачей, но и послужил прообразом танка. Эти новые боевые машины, изобретенные и испытанные в конце Первой мировой войны, возникли как ключ к выходу из позиционного тупика. Эта война отличалась от предыдущих тем, что противники использовали окопы, заграждения из колючей проволоки и пулеметы. Поскольку силы сторон были примерно равны, очень быстро обе перешли к обороне и прекратили наступательные действия. Прорыв такой обороны пехотой стоил огромных жертв. Следующий этап наступления – продвижение пушек и пулеметов – был невозможен, так как территория была изрыта воронками, перерезана окопами и проволокой, наконец, простреливаема

с обеих сторон. Стало понятно, что необходимо средство, которое бы повысило тактическую подвижность непосредственно на поле боя. Одним из первых на создании такой машины стал настаивать английский военный инженер член имперского комитета обороны подполковник Эрнест Данлоп Суинтон. Он отправил военному министру письмо с предложением использовать в боевых целях шасси гусеничного трактора «Холт» – разработать на его базе вездеходный бронированный «истребитель пулеметов».

### **Идея из Антверпена**

В конечном итоге технической базой первого танка стал другой трактор, но идея была связана именно с «Холтом». Суинтон так описывал это в своей автобиографии: «...вся информация, которую я собирал постоянно подчеркивала, что главная сила оборонительных позиций противника... кроется в умелом сочетании пулеметов и проволочных заграждений. Все это время я ломал голову над поисками противоядия. Через две недели у меня четко выкристаллизовалась идея бронированной машины. Она должна быть самоходной, иметь противопульную броню, вооружение, способное подавить вражеские пулеметы... пересекать местность, несмотря на окопы, проламывать заграждения и взбираться на эскарпы. Но трудность заключалась в том, чтобы найти машину, которая удовлетворяла бы всем этим условиям... Идея молнией сверкнула у меня в голове. Американский гусеничный трактор в Антверпене! [Там Суинтон видел испытания «Холта».] Я вспомнил его хваленые характеристики... Ключом к проблеме был гусеничный трактор!»

*Модель Caterpillar 60, прототип советского «Сталинца-60».*





# Машины для полива

*Полив сельскохозяйственных культур может быть механизирован разными способами. Для этого процесса не всегда нужен трактор. Агрегатирование с ним навесных машин – лишь один из вариантов.*

**П**оливом называют распределение по площади поля оросительной воды, которая переходит из состояния тока в почвенную влагу за счет впитывания. Для этого существуют разные приемы: напуск или затопление (по полосам, бороздам и чекам), дождевание, внутripочвенный, капельный или аэрозольный полив. Каждый способ требует своих технических средств. Так, для полива напуском используют поливной трубопровод или автоматизированное шланговое устройство. Внутripочвенный полив подразумевает поступление воды в почву через трубки-увлажнители, которые заложены в нее на глубине 0,5–0,7 м. Капельный полив представляет собой подачу воды на локальный участок поверхности поля либо под каждое растение отдельными каплями диаметром 1–2 мм. Для этого применяют системы, включающие насосы, фильтры, трубы (шланги), капельницы и датчики влажности. Аэрозольное (мелкодисперсное) дождевание – создание искусственного тумана (размер капель 100–500 мкм), которым увлажняется приземный воздушный слой, а также поверхностный почвенный слой и надземная

часть растений, состоит из насосной станции, сети трубопроводов и мачт высотой 9–25 м, на которых монтируют шланги с распыляющими форсунками.

### Дождевание

Дождевание – искусственный дождь, разбрызгивание воды (капель размером 0,5–2 мм). Для полива этим способом существуют как стационарные, так и передвижные технические устройства. По конструктивным признакам, определяющим технологический процесс полива, выделяют дождевательные установки (стационарные устройства) и машины (передвижные): многоопорные широкозахватные, двухконсольные и дальнеструйные.

Дождевательные установки представляют собой простейшие устройства, в состав которых входят переносные быстроразборные трубопроводы и рабочие органы, разбрызгивающие воду. Переносные установки используют для полива участков малой площади, со сложным рельефом. В их состав входят: насосная станция, трубопроводы (тонкостенные стальные, алюминиевые либо пластмассовые трубы) и среднеструйные



Дождевательная машина. 1958 г.

## Веер и струя

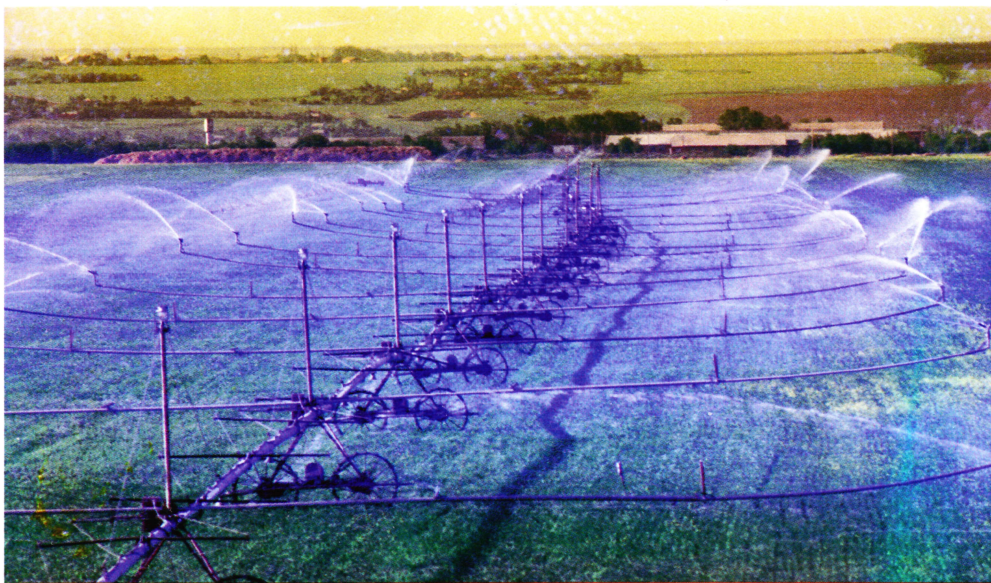
Рабочие органы, обеспечивающие создание дождевательных струй и распад их на капли, – дождевательные насадки и аппараты. Короткоструйные насадки разбрызгивают воду на 5–8 м, не имеют движущихся частей и создают веерообразный поток поды. Среднеструйные (15–35 м) и дальнеструйные (40–80 м и более) создают одну или несколько круглых струй. При поливе ствол аппарата вращается и орошает круговую площадку.

дождевательные аппараты. Установки расходуют до 50 л. с. Повышение расхода потребовало бы увеличить толщину стенок и диаметр труб. Соответственно, они стали бы тяжелее, а значит, их ручное перемещение стало бы невозможным. Основные недостатки подобных установок – малая производительность и повышенные затраты ручного труда.

### Многоопорные широкозахватные машины

Многоопорные машины могут двигаться по кругу или фронтально. Обычно это самодвижущиеся устройства, которые не агрегатируются с трактором.

Так, многоопорная широкозахватная дождевательная машина «Фрегат» – напорный трубопровод, установленный на опорах и снабженный среднеструйными дождевательными аппаратами. Трубопровод движется по кругу относительно неподвижного гидранта, из которого в машину поступает вода. Самодвижущиеся опоры оснащены гидроприводом с системой регулирования скорости движения и автоматикой, обеспечивающей поддержание прямолинейности трубопровода. Дождевательная машина ДФ-120 «Днепр» самодвижущаяся, с электроприводом от передвижной навесной электростанции. Каждая опорная



Широкозахватные дождевательные машины «Днепр» на полях Ставропольского края. 1979 г.





Трактор ДТ-54 с дождевальным агрегатом ДДА-100. 1974 г.

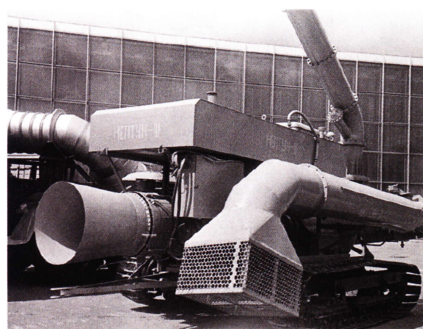
тележка снабжена электромотором-редуктором. Полив осуществляется позиционно с забором воды от гидранта закрытой оросительной сети. От гидранта к гидранту машина перемещается фронтально.

Колесная широкозахватная дождевальная машина «Волжанка» снабжена парой поливных крыльев, размещенных по обеим сторонам оросительной сети. В состав каждого крыла входят: оросительный трубопровод,

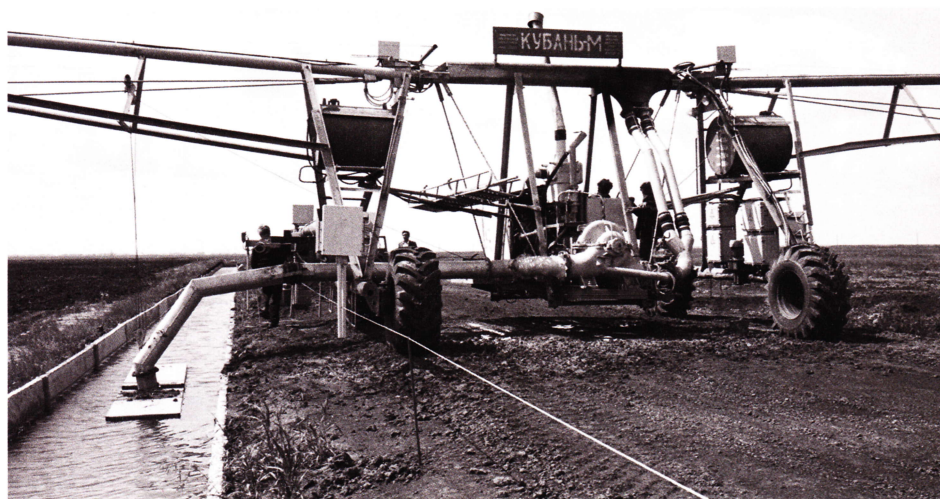
опорные колеса, дождевальные аппараты, узел присоединения, приводная тележка с ДВС, концевая заглушка. «Волжанка» комплектуется 45 гидрантами, которые монтируются на стояках оросительной сети, и парой колонок, посредством которых к гидрантам подключаются поливные крылья.

### Двухконсольный дождевальная агрегат

Для передвижения двухконсольных и дальнеструйных машин чаще всего используют тракторы. Довольно распространенный в России двухконсольный дождевальная агрегат ДДА-100МА – пространственная ферма с откылками и короткоструйными насадками, смонтированная на тракторе ДТ-75М. Снабжена насосной установкой с приводом от вала отбора мощности трактора. Чтобы понизить скорость перемещения трансмиссию модернизируют: увеличитель вращающего момента заменяют ходоуменьшителем. При поливе машина движется вдоль канала, забирая из него воду и подавая ее по водопроводящему поясу двухконсольной фермы к дождевальным насадкам. Чтобы обеспечить постоянную интенсивность дождя на



Дальнеструйная дождевальная машина ДМ-1000 «Нептун Ш» производства Всесоюзного института сельскохозяйственного машиностроения. 1976 г.



Дождевальная машина «Кубань» на полях Казахстана. 1985 г.

## ДОЖДЕВАЛЬНЫЙ АППАРАТ

Ствол дождевального аппарата снабжен двумя соплами. Струя из малого сопла орошает внутреннюю часть круга, а из большого – внешнюю. Возможна замена насадки основного сопла. При меньшем диаметре насадки струя разбивается на капли меньшего размера. Лопатка, смонтированная над малым соплом, приводит к частичному разбрызгиванию струи. А при введении ее в струю изменяется равномерность полива около машины.

протяжении всей ширины захвата, принимая во внимание падение водяного давления по всему трубопроводу, по мере удаления насадка от центра к концам, диаметр их отверстий постепенно увеличивается. Ширина поливной полосы ДДА-100МА – 120 м.

### Дальнеструйные машины

Дальнеструйные машины отличаются компактностью, невысокой металлоемкостью и легкостью перемещения с участка на участок. Они подходят для полива полей различной конфигурации. Недостатки дальнеструйных машин – повышенная энергоемкость, высокая интенсивность дождя, крупные капли и зависимость равномерности полива от ветра.

Широкое распространение в России получили дождевальные машины ДДН-70 и ДДН-100. Раму машины навешивают по трехточечной схеме на тракторы Т-74, ДТ-75, Т-4А, Т-150К. Привод машины осуществляется посредством вала отбора мощности и карданного вала трактора. В состав ДДН-70 входит дождевальный аппарат, изготовленный в форме ствола, насос с редуктором, всасывающий трубопровод, механизм вращения ствола, гидроподкормщик для минеральных удобрений, устройство для предпускового заполнения водой насоса. При круговом поливе расстояние между стоянками равно 145 м, а при секторном – 72 или 55 м, в зависимости от марки трактора.

Устройство ДДН-100 практически аналогичное. Основное отличие в том, что на ДДН-70 всасывающий трубопровод из транспортного положения в рабочее и назад переводят при помощи ручной лебедки, а ДДН-100 оснащен гидрофицированным механизмом подъема.



# Тракторы компании «Массей-Фергюсон»

*С середины 1950-х годов компания Massey-Ferguson («Массей-Фергюсон») стала гигантом машиностроения: ее продукция экспортируется в десятки стран.*

В 1953 году после слияния с фирмой Massey-Harris («Массей-Харрис») компания Ferguson («Фергюсон») сменила название на Massey-Harris-Ferguson («Массей-Харрис-Фергюсон»). На то время компания работала уже во многих странах, например, во Франции, где завод в городе Маркет-ле-Лиль производил тракторы с 1951 по 1962 год. При слиянии преимуществом компании «Фергюсон» была технология гидравлического трехступенного привода, а компания «Массей-Харрис» имела широкую сеть распространителей, особенно в Северной Америке. В 1954 году Гарри Фергюсон в возрасте 70 лет, будучи в конфликте с управляющим «Массей-Харрис» Джеймсом Дюканом, ушел из компании «Массей-Харрис-Фергюсон». До 1958 года тракторы «Массей-Харрис» и «Фергюсон» выходили каждый под своим прежним названием, хотя для трактора TO-35 уже использовалась марка Massey-Ferguson.

*На зерноуборочном комбайне MF 400 место оператора оборудовано множеством информационных приборов и защищено металлическими перилами.*

## Объединяющие цвета

Начиная с 1957 года рама трактора FE-35 приобретает серый цвет, а кузов становится красным. Эти цвета станут общими для всех тракторов Massey-Ferguson, окончательно объединив линейки обеих фирм.

## Начало деятельности

Благодаря успеху модели TEA-20 и ее более мощных французских аналогов FF-30, компания «Фергюсон» планировала выпустить еще более мощный трактор TO-35, разработанный в США в 1955 году и оборудованный коробкой на шесть передач. Эту модель собирали в Великобритании под названием FE 35 (Ford England 35 – «Форд Англия 35») и оборудовали дизельным или бензиновым двигателем. Модель TO-35 стала базой для

двух других тракторов, производившихся в США, – Massey-Harris 50 и Massey-Harris 40. Их выпускали в 1955 году. Эти американские модели были оборудованы той же механикой, с удлиненной колесной базой и новым рулем. Что касается британского FE-35, который в небольших количествах попадал во Францию, он отличался от американских моделей зафиксированным капотом с люками, рамой бронзового цвета и кремовым кузовом. В это время компания сталкивается с трудностями в сбыте тракторов, ведь все три модели друг на друга очень похожи.



Модель MF 148 выходила в 1972–1976 годах.

## Смена двигателей

В 1959 году на смену дизельному двигателю Standard («Стандарт») на британских моделях приходит Perkins («Перкинс»). К этому времени слияние «Массей-Фергюсон» было уже оформлено, но тракторы продолжают называться FE 35, а не MF. Первыми французскими тракторами Massey-Ferguson и стали MF 835 и MF 825. Модель 835 – наследница FE 30. В 1958 году она получила двигатель Standard 23C мощностью 37 л. с. и существовала в многочисленных версиях, включая винодельческую и садовую. Трактор 825 первый в линейке был оборудован четырехцилиндровым двигателем Perkins объемом 1,75 л и мощностью 25 л. с. Его производили в период с 1960 по 1963 год.







Кормоуборочный трактор MF 7465.

## ЗАВОДЫ В ЕВРОПЕ

После закрытия британского завода «Баннер Лейн» (в Ковентри) в начале 2000 годов, завод в Бовэ остается единственным выпускающим технику «Массей-Фергюсон» предприятием на территории Европы. Значительная часть продукции завода идет на экспорт.

MF 65 – это американский продукт, доступный в нескольких версиях, с двигателями Continental или Perkins на выбор. В Великобритании трактор MF 65 (известен под названием 765, цифра 7 присваивалась продукции британского завода в Ковентри, так же как 8 – французский индекс) был эксклюзивно оборудован дизельным двигателем Perkins. Эта компания присоединяется к команде завода «Массей-Фергюсон». Передовые дизельные технологии способствуют успеху тракторов MF.

### Серия 100

В 1960-е на заводе «Массей-Фергюсон» проходят исследования с целью предусмотреть нужды сельского хозяйства будущего. Оказывается, кроме значительного повышения мощностей, следует улучшить комфортабельность, усовершенствовать трансмиссионный блок, добавить опцию использования более тяжелых и сложных сельскохозяйственных комплектующих.

В 1965 году программа DX дает начало разношерстной серии 100, с более современным ходом работы, угловатыми формами и фарами, встроенными в каландр. Все модели оборудованы трех- или четырехцилиндровыми двигателями Perkins мощностью от 24 до 58 л. с. Только самые маленькие тракторы, MF 122 и MF 130, остаются без двигателя с внутренним смесеобразованием. На моделях установлены коробки передач на восемь ступеней, самые дорогие модели линейки снабжены системой Multi-Power («Мульти-Пауэр»).

В 1972 году серия 100 была реорганизована, у покупателя появилась возможность выбрать полноприводные версии уже знакомых моделей. Кроме привычной линейки «Массей-Фергюсон» предлагает шарнирно-сочлененные машины внушительных размеров, произведенные в США, такие как MF 1200, 1500, 1800 мощностью от 105 л. с. до 190 л. с.

На двух последних установлена механика трактора Caterpillar («Катерпиллар»). Серия 1000 с моделями высоких мощностей появляется в продаже в 1970 году. Серию 100 сменили серии 500 и 200.

### Эра электроники

В начале 1970-х «Массей-Фергюсон», бесспорно, один из самых крупных тракторных производителей в мире, компания продолжает выдавать многочисленные лицензии на производство своих машин за границей. Но в 1983 году ситуация меняется. Только что появившаяся серия 600, пришедшая на смену серии 500, не встречает такого же успеха. Серия 200 уступает место серии 300, унаследовавшей все преимущества своей

предшественницы. В течение 1980-х годов она остается самой популярной среди продукции фирмы. В начале 1990-х годов серию 300 заменяет новая линейка, название которой состоит теперь из четырех цифр. Продукция компании становится более разнообразной. Серии 3000 и 3600 возводят эру тракторов со встроенной электроникой.

Трактор 3000 заканчивает свою блестящую карьеру в 1997 году, уступив место серии 4200, которая вырывается в лидеры продаж бренда. В 2001 году ее модернизируют в 4300. Среди самых продаваемых моделей также оказываются MF 5400 в 2004 году, а затем современные 6400 и 7400 с трансмиссионным блоком типа Dyna («Дина»), приводимым в действие при помощи электроники.



Модель MF 6490 начали выпускать в 2003 году.



# В номере 74



## В номере:

- Белокочанная капуста
- Флагман селекции овощей

**МТЗ-7**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!