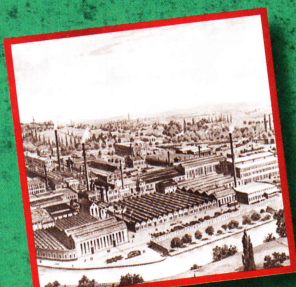


ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Свеклоуборочный
комбайн Terra Dos T3



От горнодобывающей
техники к «Аккердизелю»



модель номера

«Аккердизель»
A 25 A



hachette

Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00075

9 772311 213707

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,

ул. Баркляя, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон 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: 6500 экз.

Цена: 629 руб.

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

Copyright © 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 неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 19.10.2017.

Дата выхода в свет: 28.12.2017.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Полноприводной ас фирмы MAN



История тракторостроения

8

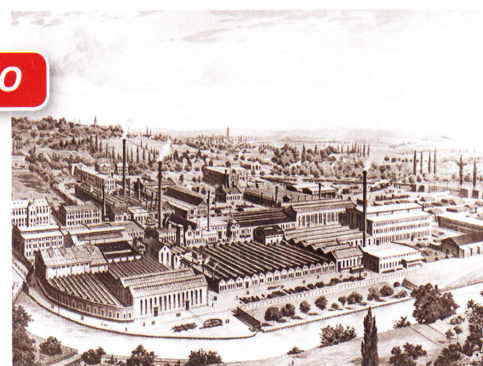
Свеклоуборочный комбайн Terra Dos T3



История заводов

10

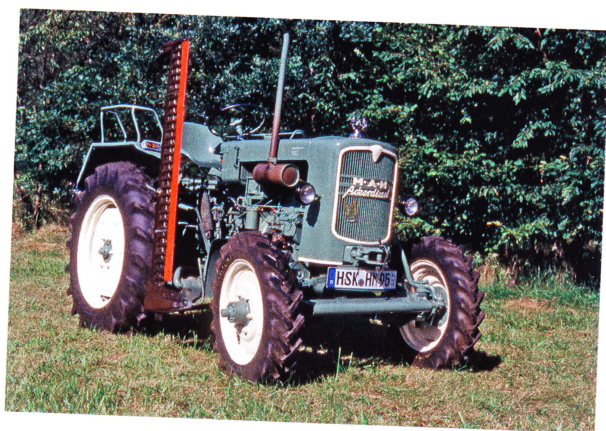
От горнодобывающей техники к «Аккердизелю»



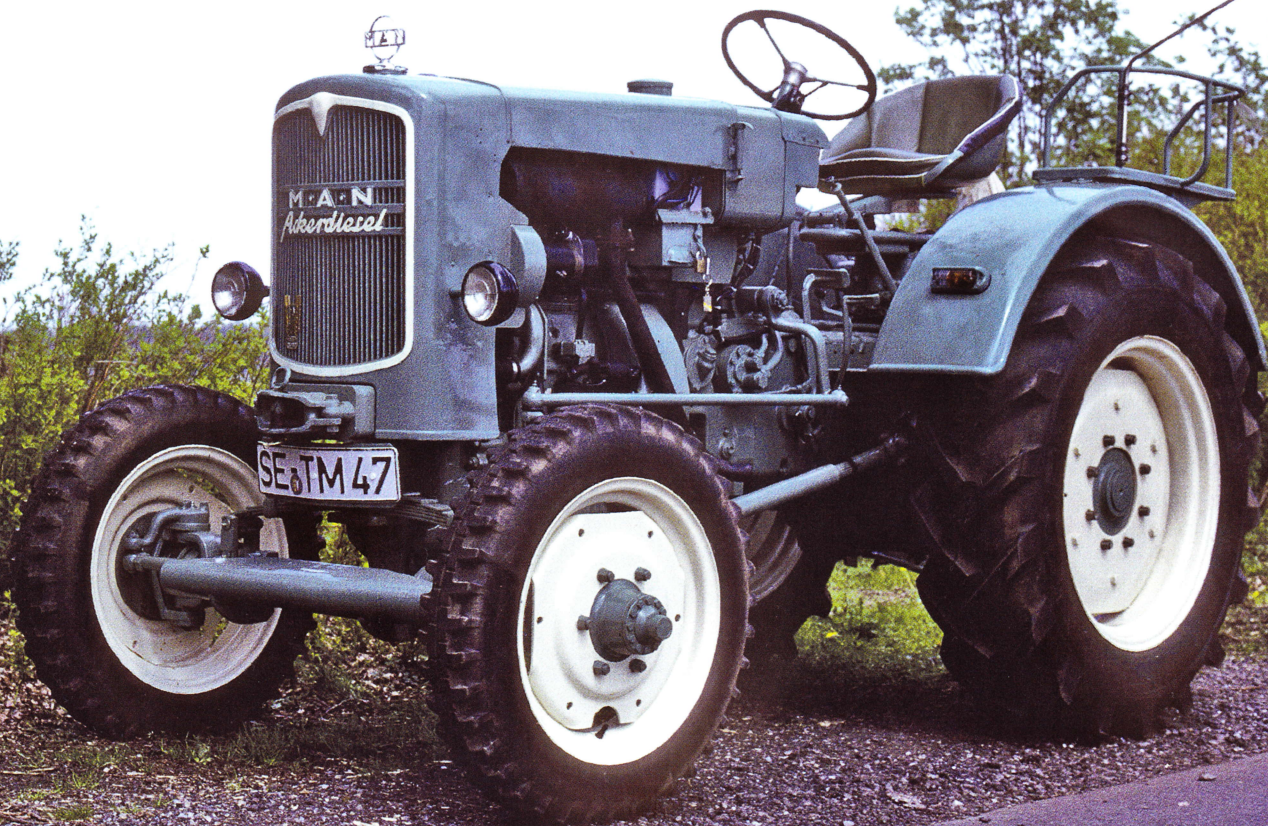
Фотографии и иллюстрации: стр. 3-7 © Hachette Collections;
стр. 8-9 © Holmer/DR; стр. 10-11 © MAN SE.



Дизельный трактор А 25 А мощностью всего 25 л. с. относился к сравнительно небольшим моделям. К его серийному производству компания MAN приступила в апреле 1956 года. Ставка делалась в первую очередь на средние крестьянские хозяйства. Соответственно выглядел и моторный блок: двухцилиндровый двигатель (D 9622 M 131) с шаровой камерой в поршне, рабочим объемом всего 1736 см³, безусловно, был главной причиной привлекательности машины.



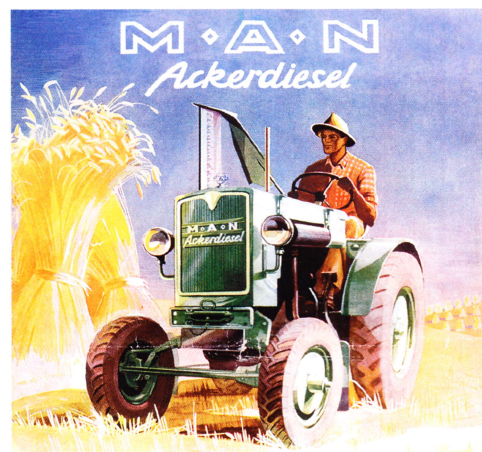
Двигатель работал не просто бесперебойно и тихо, но и экономично. Отличная регулировка указывала на высокий технический уровень трактора MAN. Исключительны были и условия производства на приобретенном у BMW бывшем авиадвигательном заводе в мюнхенском районе Аллах, с 1955 года перешедшем к выпуску тракторов на уровне самых современных технических требований.



Полноприводной ас фирмы MAN

*Ставшая уникальным техническим прорывом
модель А 25 А из-за скверного маркетинга
продавалась всего год, однако этого оказалось
достаточно, чтобы остаться в памяти.*

Рекламный плакат 1950-х годов.
Указание на задний или полный привод
подчеркивает широту предлагаемых
вариантов «Аккердизеля».



25 PS Zweiradantrieb
30 PS Vierradantrieb

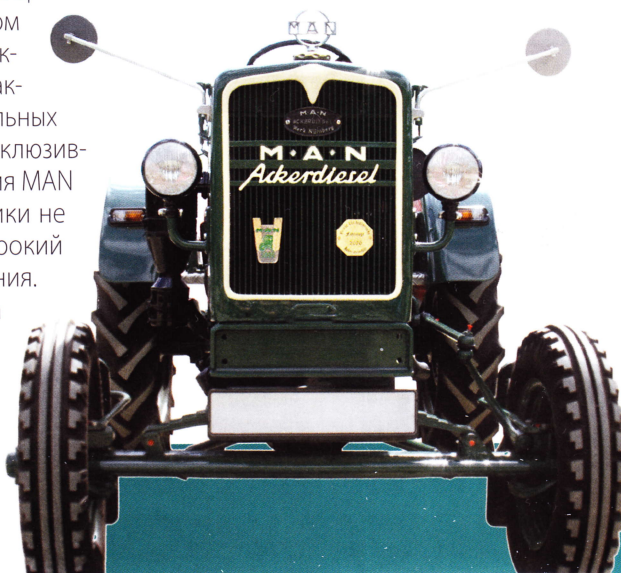
MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A-G. WERK NÜRNBERG

Модель А 25 А не отличалась принципиальной новизной. Ее основные конструктивные решения были позаимствованы у чрезвычайно успешной, также полноприводной предшественницы А 32 А, мощность которой составляла 32 л. с. Неудивительно поэтому, что менее мощный, чем у идентичной предшественницы, двигатель А 25 А заставлял снижать цену: всего 10 950 марок ФРГ за трактор, довольно дешево для традиционно дорогостоящей техники MAN. Как и у конкурентов, далеко не последнюю роль в жесточайшей борьбе за предпочтение покупателем той или иной модели, играл ассортимент разнообразного дополнительного специального оборудования – одна лишь мощность не делает модель хитом продаж. Секрет успешного трактора заключается в наличии максимального числа дополнительных опций. И несмотря на всю эксклюзивность своей техники, компания MAN от этой проверенной практики не отступила и предложила широкий спектр навесного оборудования. При этом особенно важна унификация. И она действительно имела место. Поскольку между моделями А 25 А и А 32 А почти не было различий, навесное оборудование на обоих тракторах работало безукоризненно. Перестановка с одного на

другой была возможна в любой момент. У модели А 25 А было еще одно преимущество: дополнительное переключение передач с тремя ступенями уменьшения, в том числе заднего хода. Так, вперед водитель мог переключать скорости с 1,2 до 1,71 или до 2,02 км/ч. При заднем ходе максимальное значение составляло 1,24 км/ч.

Покоряя пересеченную местность

Если крестьянин покупал MAN А 25 А, не последним фактором для такого решения были условия местности, в самом прямом смысле слова. Определяющее конкурентное преимущество А 25 А заключалось в отличной



Ненайденный баланс

Несмотря на относительно недолгий период производства, тракторы MAN быстро завоевали широкую известность, став образцом полноприводных машин. Вольно или невольно этому, как ни странно, в немалой степени способствовала непоследовательность политики компании. Еще в 1955 году, когда спросом продолжали пользоваться компактные малые тракторы с задним приводом, компания недолго думая вычеркнула их из своих каталогов в пользу тяжелых полноприводных моделей. Лишь в верхнем диапазоне мощности осталось несколько заднеприводных моделей, наподобие 32- или более мощных 40-сильных версий которыми рынок был уже и без того переполнен. Несмотря на регулярные инициативы и перестройки, компании MAN так никогда не удалось найти баланс между задним и полным приводом. Упущение, через несколько лет приведшее к провалу.

Угловатая радиаторная решетка была отличительной чертой «Аккердизеля». Точно так же, как фирменная надпись MAN. У преемников А 25 А капот гораздо более округлой формы.



Трактор AN AS 325 A, выпускавшийся с 1949 года в вариантах с полным или задним приводом, можно считать младшим братом модели A 25 A.

ОСОБЫЕ ДОСТОИНСТВА

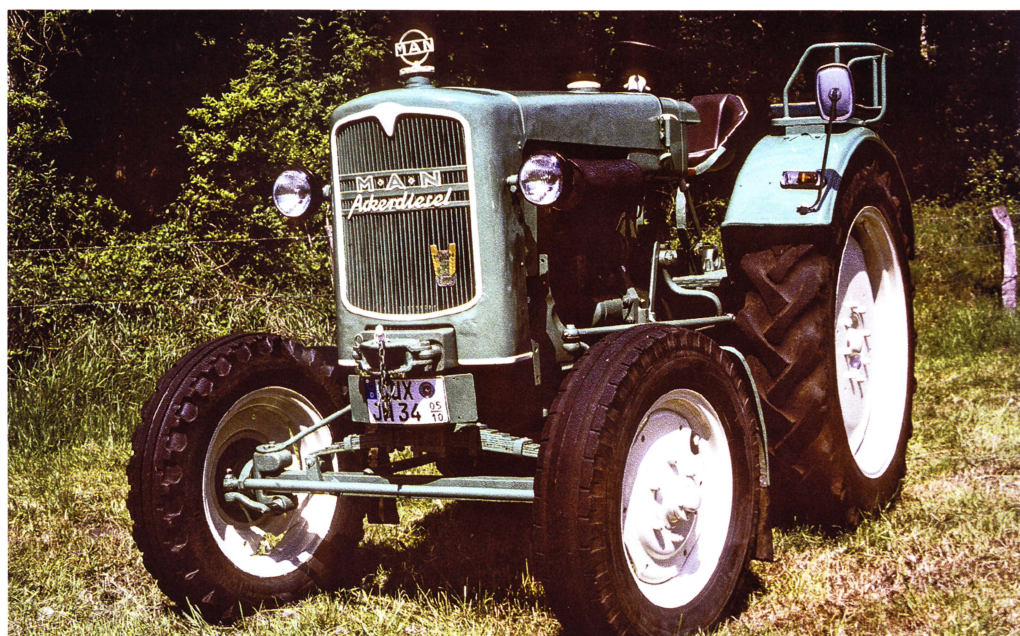
В зависимости от ширины междурядий регулировалась ширина колеи трактора. В сочетании с полным приводом и гибкой подвеской переднего моста это облегчало как работу на небольших участках, так и косовую и уборку урожая на больших полях.

MAN A 25 A был снабжен трехступенчатой понижающей передачей в диапазоне от 1,2 до 2 км/ч. Это позволяло избежать проскальзывания сцепления при медленной езде. Передача при этом показывала отличную переключаемость.

подвеске: передняя ведущая ось подвешивалась на свободно плавающих поперечных листовых рессорах, что давало большое преимущество. Не только любая неровность на поле, но и склоны, поросшие лесом, не были проблемой для этого замечательного дизельного трактора. Даже характерная зеленая окраска машины не в последнюю очередь объясняется тем, что ее часто использовали на лесных работах.

Так же выглядели модификации трактора без специального оборудования. Серийные образцы A 25 A предлагались с усиливающим приводом ременным шкивом, масляным манометром, защитным колпаком вала отбора мощности, двухконтурным термостатом, блокировкой дифференциала и независимо вращающимися дисковыми колесами с разной шириной передней и задней колеи.

Наряду с этими техническими аспектами разработчики большое внимание уделяли комфорту тракториста. Упрощали эксплуатацию, например, соединенное с задним грязезащитным крылом дополнительное сиденье, счетчик часов работы, водительское кресло с резиновой амортизацией, а также шикарный и вовсе не само собой разумеющийся арсенал инструментов, плюс домкрат. При разработке учли даже возможность участия в уличном движении (что обычно довольно накладно). Особенно пригодным к условиям дорожного движения дизельный трактор делал 75-вольтовый осветительный генератор, питающий стояночные огни, фары дальнего и ближнего света, задние габаритные фонари и стоп-сигналы.



Благодаря характерной надписи на радиаторной решетке этот прекрасно сохранившийся трактор безошибочно узнаваем как модель MAN A 25 A.

Новизна М-процесса

Тракторному подразделению MAN явно не светила вечная жизнь, слишком уж непоследовательно и вяло велась разработка новых моделей. Тем не менее подобная весьма своеобразная корпоративная политика одновременно способствовала внедрению удивительных инноваций. Ярким примером может служить так называемый М-процесс: именно в середине 1950-х годов произошел перевод дизельных тракторов и в первую очередь A 25 A, на прогрессивный вид двигателя.

В 1955 году началось его серийное производство, и он быстро стал фирменным знаком высокого технического уровня компании MAN. Буква М означает Mittenkugelmotor – двигатель с шаровой камерой в поршне. Впрыск основной массы топлива на охлаждаемую стенку камеры сгорания приводит к образованию тонкой пленки. Одновременно меньшая его часть, распыляемая в нагретый воздух камеры, служит для испаряющейся пленки поджигающим факелом. Происходит более мягкое по сравнению с другими дизелями сгорание.

Еще до того как эти двигатели получили распространение во всем мире, компания MAN начала устанавливать их на свои тракторы. Помимо чрезвычайно низкого потребления топлива двигатель с плечным смесеобразованием дает исключительную плавность хода в сочетании с потрясающим снижением шума. Вместо традиционного для дизелей стука раздается лишь спокойный «шепот». Для водителя подобный фон стал неприятным ощущением, дотоле невиданным

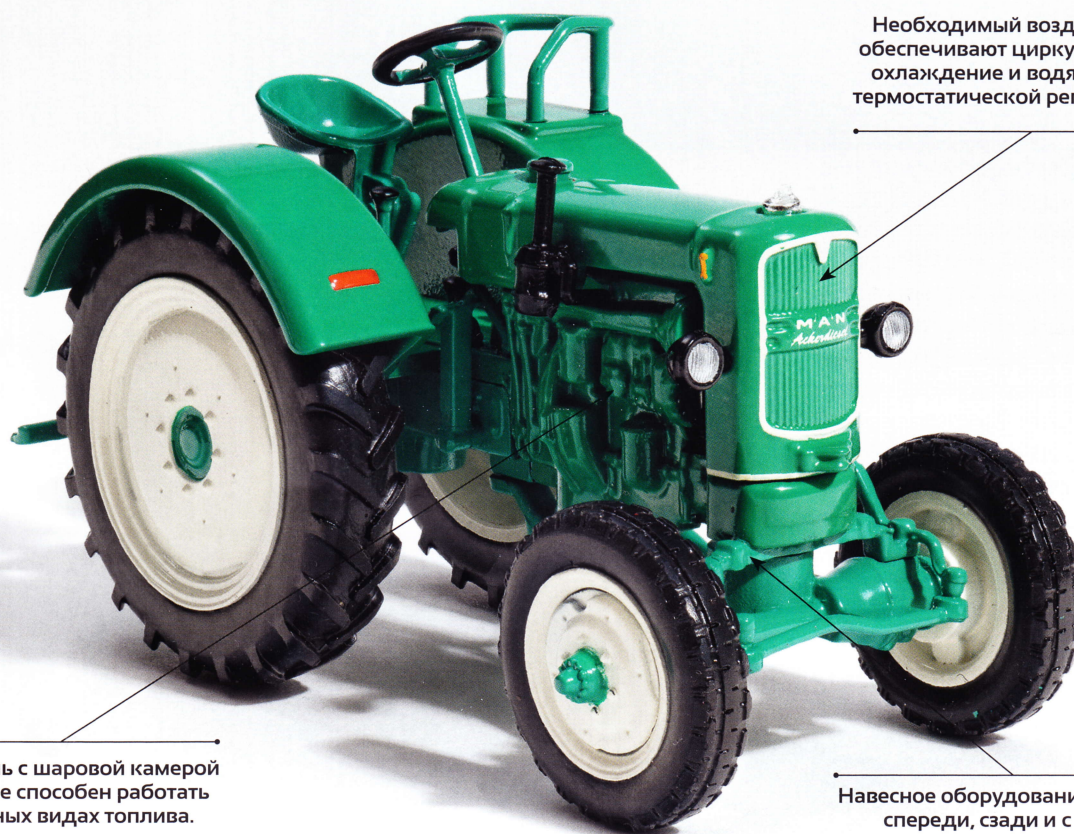
в грубом мире сельхозмашин комфортом. М-процесс, несомненно, стал великим прорывом компании MAN. Как технологическим, так и эстетическим.

Закат вопреки инновациям

В конце 1955 года с конвейера сошла 18-сильная модель В 18 А – первый трактор с новым М-двигателем, работающим тише и потребляющим меньше топлива. Хотя на двигателях стояла фирменная табличка MAN, их по-прежнему выпускала компания

«Гюльднер», поскольку у MAN не было собственных мощностей. В 1960-е годы компания MAN продала лицензии на производство М-двигателей по всему миру. Им оборудован в том числе легендарный трактор ZT 300, в 1964 году представленный на Выставке объединения производителей транспортных средств ГДР в Берлине. Помимо В 18 А фирма MAN продолжала сохранять верность средним и более мощным 32-, 45- и 50-сильным тракторам, которые с 1957 года выходили под новыми типовыми наименованиями:

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА А 25 А



Необходимый воздухообмен обеспечивают циркуляционное охлаждение и водяной насос термостатической регулировкой.

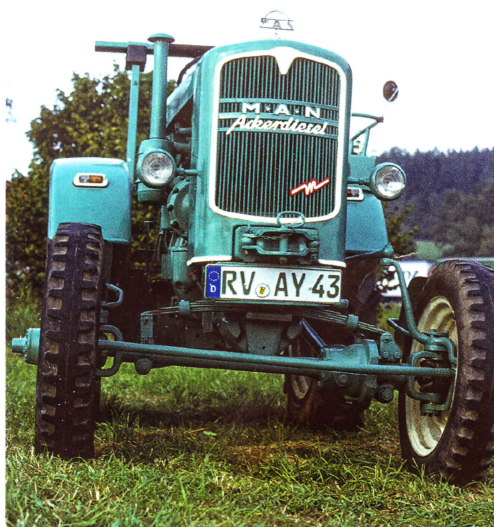
Двигатель с шаровой камерой в поршне способен работать на разных видах топлива.

Навесное оборудование крепится спереди, сзади и с боков.

Назначение

Сельскохозяйственные работы общего назначения с разнообразными навесными и прицепными орудиями, в том числе на склонах, лесохозяйственные и транспортные работы.

Изготовитель	Компания MAN, Германия
Время выпуска	1956–1957
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	25 (18,3)
Конструктивная масса, кг	1890
Число передач вперед / назад	5 / 1
Диапазон скоростей вперед / назад, км/ч	1,2–1,71 / до 1,24
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	3120 × 1670 × 1780



Благодаря подвеске на поперечных листовых рессорах трактор MAN A 25 A особенно часто задействовали на склонах.



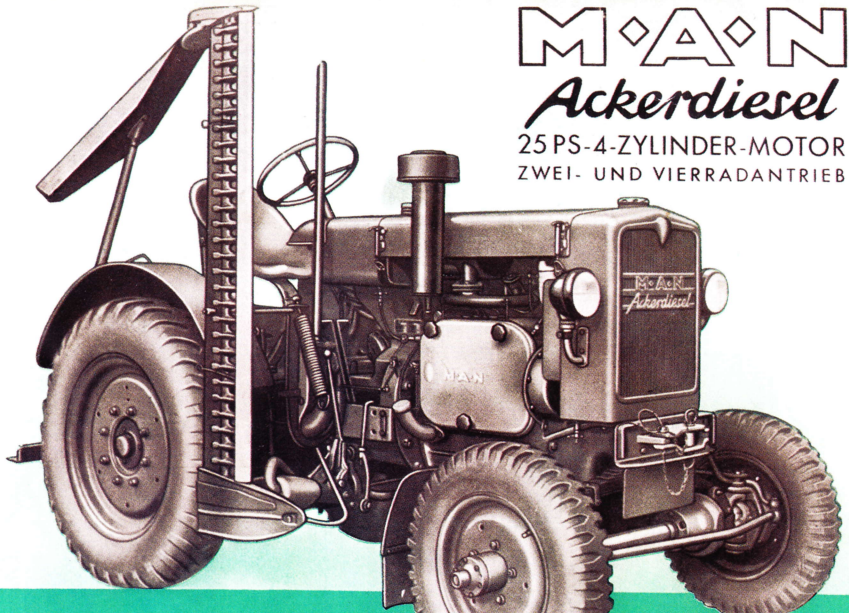
Трактор MAN A 25 A с тентом. Такие аксессуары не входили в стандартную комплектацию, но при желании их можно было приобрести.

цифры 2 или 4 обозначают задний или полный привод, буквы F-T – класс мощности и цифры 1–5 – модификацию. Модель 2F1 1958 года мощностью 13 или 14 л. с. – не только самый маленький трактор MAN, но и самая популярная модель фирмы: до 1961 года продан 6091 экземпляр. В конце 1950-х годов насыщение рынка и падающее число продаж заставили компанию пересмотреть планы. Возросшим запросам должен соответствовать новый, более мощный трактор. Наподобие появившегося в 1961 году полноприводного 4 R 3, способного благодаря 45-сильному двигателю справиться с любыми сельскохозяйственными работами. Однако поскольку в модельном ряде MAN было 14 различных типов тракторов, оптимизировать ассортимент было непросто. В 1962 году нюрнбержцы заключили с «Порше-Дизель» из Фридрихсхафена договор о совместном производстве тракторов.

MAN

Ackerdiesel

25 PS-4-ZYLINDER-MOTOR
ZWEI- UND VIERRADANTRIEB



...die Arbeitsmaschine für alle Land-u. Forstarbeiten

D 2310
7 U 30

Трактор MAN A 25 A серийного образца стоил 10 950 марок ФРГ, что для рынка тракторов 1950-х годов было хорошим соотношением цены и качества.

Внезапный конец

Тракторная история славной автомобилестроительной компании MAN завершилась на редкость бесславно. В 1963 году вялые продажи вынудили ее руководство подвести финальную черту. Этому предшествовали нерешительные попытки внедрить те или иные инновации и постоянные оглядки на новые рынки сбыта. Грузовики и автобусы были востребованы как никогда, их сбыт набирал обороты, а структурные изменения в сельском хозяйстве, напротив, постоянно ставили перед производителями тракторов новые трудные задачи. Конца переменам не предвиделась, и очень часто модели, едва сойдя с конвейера, почти сразу же оказывались устаревшими. Исчезновение или укрупнение крестьянских хозяйств создавало совершенно новые имущественные отношения и, соответственно, меняло спрос на оборудование. Простых, выносливых и сильных тракторов было уже не достаточно для удовлетворения возникших в 1960-е годы потребностей. Таким образом, договор о сотрудничестве с компанией «Порше» оставался последним козырем руководства фирмы MAN. Однако даже ее высокотехнологичные сборочные цеха в Фридрихсхафене не смогли предотвратить краха. Поскольку тракторное подразделение «Порше» терзали собственные проблемы со сбытом, слияние двух смертельно больных неминуемо вело к бесславной кончине. Закрытие «Порше» в марте 1963 года тракторного подразделения означало конец и «Аккердизеля» от MAN. За 40 лет фирма изготовила 50 тыс. машин мощности от 14 до 55 л. с.

Надо отметить, что от упразднения тракторных производств ни MAN, ни «Порше» не пострадали. Напротив, в последующие годы компания MAN сделалась одним из мировых игроков на рынке грузовых автомашин и автобусов. Тракторная авантюра не повлияла и на высочайшую репутацию «Порше» как производителя автомобилей класса люкс.

Шепчущий мотор

Зигфрид Мейерер – культовая фигура в истории компании MAN. И вполне заслуженно, поскольку он разработал легендарный «шепчущий» двигатель. С середины 1950-х годов чудо-конструкция Мейерера была запущена в серию на тракторах. Технически двигатель с шаровой камерой в поршне и пленочным смесеобразованием, сегодня известным также как М-процесс, оказался воистину сенсацией. Для сельского хозяйства он был огромным шагом вперед, не в последнюю очередь из-за уменьшения выхлопов. С точки зрения практической пригодности тихая версия дизеля тоже полностью себя оправдала. Тракторам такой двигатель был важен еще и потому, что одинаково хорошо работал и на мазуте, и на бензине. За пределами тракторного сегмента особую популярность изобретение Зигфрида Мейерера обрело в 1960–1970-е годы.

Свеклоуборочный комбайн Terra Dos T3

Сельскохозяйственная техника постоянно совершенствуется для повышения эффективности и функциональности полевых работ, сокращения затрат за счет снижения расхода топлива и издержек на техобслуживание при одновременном повышении комфорта водителя. Свеклоуборочный комбайн Terra Dos T3 – типичный пример многофункциональной машины.



Эргономичная кабина с круговым обзором, звукоизоляцией и автоматической системой климат-контроля.



Для сахарной свеклы выдался хороший год. Теперь необходимо бережно, быстро и эффективно собрать урожай. Причем при любых погодных условиях, и даже на каменистых, тяжелых почвах, на размокших или заросших травой полях. И мировой лидер в производстве свеклоуборочной техники немецкая компания «Хольмер» предлагает оптимальное решение – комбайн Terra Dos T3. Он позволяет без потерь собирать урожай даже при неблагоприятных условиях. Машину отличают замечательные возможности:

- высокопроизводительные, индивидуально регулируемые комплексы для корчевания и очищения свеклы;
- предельная маневренность благодаря углу поворота 60°;
- минимальное уплотнение почвы благодаря смещению колеи и широким шинам Terra;
- комфортабельная, эргономичная кабина.

Гибкость

Корчевание и подборка свеклы без должного оборудования и сегодня ведет к потерям урожая. Функции ботвоудаления, дорезания и очищения свеклы комбайна Terra Dos T3 адаптируются к соответствующим условиям работы, что дает хорошие результаты. Шестирядный агрегат для ботвоудаления и корчевания – это поставляемая в трех основных регулируемых вариантах сложная стальная конструкция, работающая вплотную к земле. Защитная решетка препятствует попаданию внутрь камней. механизм для ботвоудаления и корчевания, как традиционный молотильный цеп, удаляет свекловичную ботву, измельчает и разбрасывает между рядками.

Мощность и экономичность

Двигатель мощностью 480 л. с. экономичен и высокопроизводителен. Автоматическое регулирование частоты вращения при сохранении неизменной мощности значительно сокращает расход топлива. При длительном режиме работы комбайн Terra Dos T3 также не снижает качества и производительности, совмещает удобство в эксплуатации и техническую надежность.

Применим для междурядий 450 или 500 мм, но также и переменной ширины. Программу дополняют системные решения, ориентированные на конкретную страну. Агрегат для ботвоудаления и корчевания оснащен двумя новыми функциями: настройка глубины срезания ботвы производится из кабины в любой момент и с высокой точностью регулируется прямо при движении. Комбайн разбрасывает ботву сахарной свеклы по земле равномерно или рядками. Таким образом необходимые питательные вещества попадают обратно в почву и создают идеальные условия для следующего урожая. Функция сбора урожая комбайна Terra Dos T3 отвечает высоким требованиям точности. С помощью регулируемых по высоте ведущих колес водитель может прямо из кабины



Свеклоуборочный комбайн Terra Dos T3 высокопроизводительный, отлично управляемый и экономичный в эксплуатации.



Водитель управляет комбайном из кабины через компьютер при помощи многофункционального джойстика.

управлять глубиной срезания ботвы через два параллелограммных дорезателя, на глубину, регулируемую гидравлически поднимаемыми ведущими колесами, что дает хорошее приспособление к местности при дожде. Сила среза дорезателей настраивается посредством зубчатой передачи также из кабины водителя, как и другие важные для качества работ функции. Движущиеся параллельно дорезатели с интегрированной автоматической регулировкой силы среза обеспечивают точный контроль. Глубина срезания всех ножей регулируется гидравлически из кабины водителя, таким образом водитель может точно контролировать дорезание. Комбайн Terra Dos T3 может разбрасывать зеленую массу или загружать ее в едущий рядом грузовик. Ширину разброса водитель настраивает из кабины. Агрегат для ботвоудаления и корчевания автоматически приспособляется к любому состоянию почвы. Так, при необходимости может быть подключен агрегат для корчевания, потери невелики даже на трудных участках. Корчевание комбайн регулирует автоматически с помощью ведущих колес, расположенных как сзади, так и на передней оси.

Различные агрегаты для корчевания

Фирма предлагает различные агрегаты для корчевания: корчеватель PV-6 для междурядий 450–500 мм, корчеватель KR с цилиндром регулировки высоты – хода валика для постоянно изменяемой ширины междурядий 450 или 500 мм, корчеватель VR с цилиндром регулировки высоты – хода валика для 450–500 мм. Эта специальная модель имеет то преимущество, что оператор может изменить ширину из кабины десятисекундным нажатием на кнопку.

Простота разгрузки

Находящуюся в бункере свеклу можно быстро разгрузить. Скорость разгрузочного транспортера и турбины перестановки по высоте широкой решетки грохота регулирует оператор со своего места. Благодаря соответствующему перемещению по высоте и скребковым транспортерам скорость движения ленты разгрузочного транспортера шириной 900 мм всегда отвечает любым предъявляемым требованиям. Дополнительные очищающие валки между донным скребковым и разгрузочным транспортером обеспечивают полную разгрузку бункера. Разгрузочный транспортер расположен в бункере так, что можно аккуратно и непрерывно выгрузить все 28 м³ свеклы.

Для продолжительной работы

В короткую страдную пору и уборочные машины, и их водители работают от зари до зари, поэтому очень важны комфортабельность и удобство в эксплуатации. Сидя в изолированной от шума кабине, водитель может мгновенно регулировать и при необходимости точно подстраивать валки ботвоудалителя и очистителя. Наружные зеркала заднего вида дают прекрасный задний обзор, на случай, если, например, требуется отрегулировать давление в шинах. 25 настраиваемых (опционально ксенонových) фар рабочего освещения обеспечивают хорошую видимость во время сбора урожая в ночное время. Рулевая колонка с регулировкой положения, климат-контроль, откидное нижнее лобовое стекло кабины, противосолнечный козырек, просторная кабина, а также MP3 и CD-плеер обеспечивают комфорт. Компьютер управляет рабочими процессами и обеспечивает подстройку разгрузочного транспортера, а также скорости загрузки и разгрузки и движения скребковых транспортеров.

ДЕТАЛИ

Ботвоудалитель: вращающийся вал изогнутыми ножами срезает листья свеклы (ботву) и в измельченном виде возвращает их в поле.

Дорезатель: нож, который после ботвоудалителя срезает (как можно тоньше) шляпки корнеплода, прежде чем передать его для дополнительной очистки.



Общий вид бункера, объемом 28 м³. Слева: поднятый разгрузочный транспортер, разгружающий бункер в течение нескольких секунд.



Управление скоростью разгрузочного транспортера производится из кабины.

От горнодобывающей техники к «Аккердизелю»

Сегодня Машиностроительный завод Аугсбург-Нюрнберг (MAN) – крупный автомобилестроительный и машиностроительный концерн с 56 тыс. сотрудников и штаб-квартирой в Мюнхене. Это дочерняя компания «Фольксвагена». История фирмы началась в XVIII веке в Рурской области, но первые тракторы с логотипом MAN появились на полях лишь в 1921 году.

История сегодняшнего концерна MAN начинается в Рурской области и Южной Германии. Его старейшим предшественником считается металлургический завод Святого Антония в Оберхаузене, начавший работу в 1758 году как первое предприятие тяжелой промышленности Рурской области. В 1808 году произошло слияние этого предприятия с металлургическим заводом «Добрая надежда и Нойе-Эссен» в Металлургическое и торговое объединение Якоби, из которого в свою очередь в 1873 году в Штеркраде возникло акционерное горнодобывающее и металлургическое предприятие «Добрая надежда» («Гутехоффнунгсхютте», или GHH). В 1840 году независимо от этого в Аугсбурге предприниматель Людвиг Зандер (1790–1877) учредил Машиностроительный завод Зандера – первый предшественник MAN

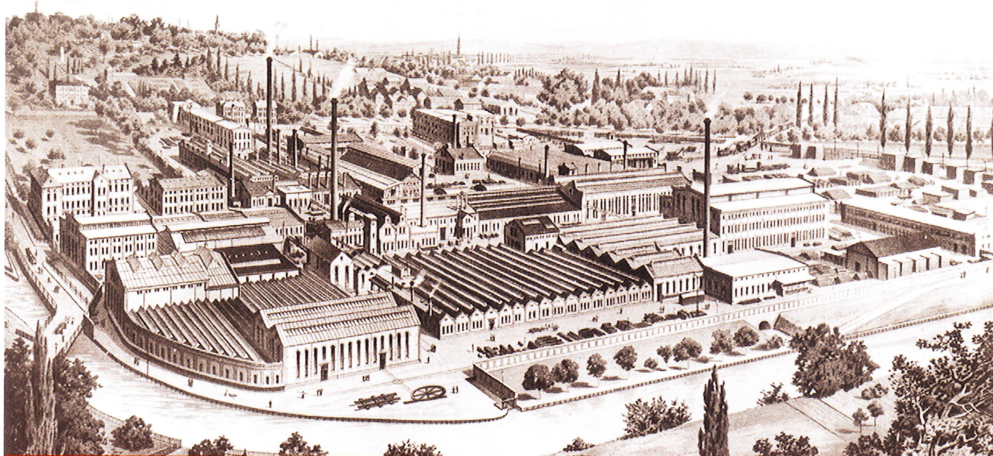
в Южной Германии. В 1844 году Зандер взял в дело предпринимателя Карла Буца, и вместе они наладили выпуск широкого ассортимента продукции – от печатных до паровых машин. В 1855 году Зандер, уходя на покой, продал завод Карлу Райхенбаху и Карлу Буцу. На первых порах предприятие называлось Заоводом Райхенбаха, а через два года преобразовалось в акционерное общество. Под руководством генерального директора Генриха фон Буца, сына Карла, MAN из среднего предприятия с 400 сотрудниками превратился в крупную компанию, на которой было занято 12 тыс. рабочих, и в 1898 году слилось с расположенным в Нюрнберге чугунолитейным и машиностроительным заводом «Клетт и Комп», а с 1908 года получило название Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (Машиностроительный завод Аугсбург-Нюрнберг – M.A.N.).



«Аккердизель» компании MAN считался в 1950-е годы универсальной рабочей машиной для крестьян и крестьянок, как представлено на этом рекламном плакате.

Первый грузовик

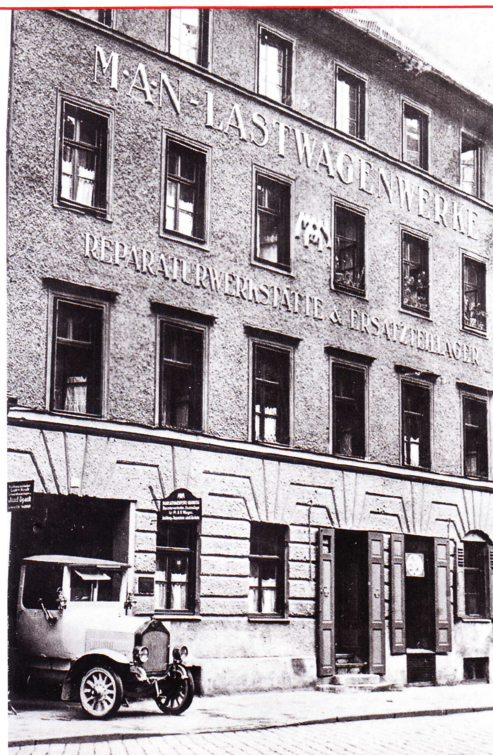
Под руководством Генриха фон Буца, в 1907 году получившего баварское личное дворянство, были внедрены многочисленные инновации, например налажено промышленное производство первых ротационных печатных машин, холодильных машин Линде и дизельных моторов. Также к заслугам MAN относится строительство Мюнгстенского моста и Вуппертальской подвесной дороги (1898–1902). В 1915 году возникло совместное предприятие швейцарской автомобилестроительной фирмы Адольфа Заурера и акционерного общества «Машиностроительный завод Аугсбург-Нюрнберг» – M.A.N.-Заурер, производившее грузовики.



В 1840 году Людвиг Зандер основал в Аугсбурге машиностроительный завод, один из старейших предшественников концерна MAN. Гравюра 1890 года.

Отец прогресса

Генрих фон Буц (1833–1915) – один из самых значимых директоров в истории фирмы M.A.N. С ранних лет он проявлял склонность к техническим инновациям. В 1857 году Генрих пришел на предприятие своего отца Карла и Карла Августа Райхенбаха Машиностроительный завод Аугсбург-Нюрнберг и с 1864 года стал его директором. До 1913 года он превратил завод из небольшого предприятия (с 1898 сотрудиниками) в крупную компанию (с 12 тыс. рабочих). Под его руководством началось строительство дизельных двигателей.



В 1915 году учреждена компания «М.А.Н.-Зауерер», год спустя начавшая выпуск грузовых автомобилей.

От мотоплуга к малому трактору

В 1921 году металлургический завод «Гутехоффнунгсхютте» получил контрольный пакет акций испытывавшей серьезные финансовые трудности компании М.А.Н., и с той поры до 1986 года фирма называлась ГНН. Благодаря целевым инвестициям и приобретению перерабатывающих заводов, компания поднялась на уровень общенационального концерна. В 1916 году, еще в разгар Первой мировой войны, профессор Бернштейн в Галле сконструировал для М.А.Н. мотоплуг, одноосный тягач с плугом на одном опорном колесе. Коробка передач – одновременно рама и опора двигателя. Дальнейшей разработке помешала война. В 1921 году компания MAN представила общественности малый трактор. Мощность его четырехцилиндрового бензинового двигателя внутреннего сгорания – 20 л. с. при 700 об/мин. Вскоре ее увеличили до 30 л. с. В 1924 году был испытан первый дизельный двигатель с прямым впрыском топлива. Тем не менее в это время цифры продаж сельскохозяйственных машин скромны – всего 300 единиц. Слишком сильна конкуренция. В том же году компания MAN/GHN представила первый дизельный двигатель с прямым впрыском для грузовика, а также первый автобус с заниженной рамой.

Кризис и Вторая мировая война

В 1920-е годы компания ГНН столкнулась с экономическими проблемами. Даже головное предприятие, выпускавшее грузовики,

работало хуже, чем планировалось. Чтобы сохранить финансовую самостоятельность, в 1924 году руководство фирмы временно заморозило дорогостоящую разработку тракторов. Только в 1936 году, три года спустя после прихода к власти национал-социалистов и Гитлера, фирма MAN возобновила производство этих машин. Поддерживаемый нацистами средний класс уже обслуживал множество немецких производителей. Потому, идя навстречу высокому спросу в восточных землях нового Германского рейха, компания MAN решила построить большой трактор, четырехцилиндровый дизель для которого могло предоставить подразделение фирмы, выпускавшее грузовики. Двигатель рабочим объемом 4,5 л давал мощность 50 л. с. и по сравнению с конкурентами отличался особенно низким расходом дизельного топлива. Также на нем инженеры ГНН впервые для транспортного средства хозяйственного назначения испытали полный привод, постепенно внедрявшийся в практику только с 1945 года.

В 1938 году наступило время для запуска в серийное производство трактора «Аккершлеппер» AS 250. Из цехов MAN успели выйти 350 машин, прежде чем тракторное производство ГНН прервала война. Производство AS 250 удалось возобновить на фирме «Латиль» в оккупированной Франции. До 1944 года MAN поставил еще около 1000 тракторов (50 л. с.). Предписание нацистского режима об обязательном переводе всех гражданских транспортных средств хозяйственного назначения в рейхе на древесный газ коснулось также и тракторов AS 250, которые оснащались газогенераторами двух разных типов. В то время как после 1939 года гражданское производство резко сократилось, нацистский режим размещал все новые и новые военные заказы. Заводы ГНН/MAN поставляли дизельные двигатели для подлодок, танков и корпуса патронов и снарядов всех видов. В октябре 1944 года нюрнбергские цеха по производству грузовиков были полностью уничтожены воздушными налетами и артиллерийскими обстрелами.

Легендарный «Аккердизель»

После окончания Второй мировой войны державы-победительницы снова поделили концерн ГНН: акционерное общество «Гутехоффнунгсхютте», как называлось предприятие с 1950 года, прекратило выпуск горнодобывающей техники и перешло на производство продукции машиностроения и промышленного оборудования, а также грузовых автомашин, автобусов и печатных машин. Послевоенное возобновление тракторостроения тоже шло не гладко: в отличие от конкурентов в портфеле

М-ДВИГАТЕЛЬ

В 1955 году серийное производство первого двигателя с пленочным смесеобразованием по заказу MAN начинает компания «Гюльднер» для установки на трактор В 18 А. В 1960–1970-х модели MAN оснащаются им в стандартной комплектации. Топливо в таком моторе сгорает в полусферической камере в поршне, постепенно испаряясь с ее стенок, в то время как в обычных дизельных двигателях оно впрыскивается прямо в камеру сгорания. Для своего времени такой мотор экономичнее, экологически чище и гораздо тише других.



Хотя с 1963 года фирма MAN больше не производила собственные тракторы, она и сегодня предлагает адаптацию своих грузовиков под сельскохозяйственные работы, лесозаготовки и транспортировку леса.

MAN не было довоенных разработок, отвечавших потребностям малых и средних крестьянских хозяйств западногерманских земель. Большой трактор в новую эпоху уже не вписывался, и в 1948 году компания MAN после интенсивных испытаний запустила в серию 25-сильный AS 325 Н (с задним приводом) – совершенно новый, легкий дизельный трактор среднего класса. Одновременно продолжался выпуск AS 325 А (полного привода), на 20 % увеличившего тяговую мощность и демонстрировавшего свои сильные стороны на тяжелых почвах и лесных работах. Вскоре «Аккердизель» стал синонимом знака качества, украшавшего радиаторную решетку тракторов MAN. Однако уже в начале 1950-х годов клиенты в Германии ждали от техники большей мощности, в особенности от пользующихся большим спросом тракторов с полным приводом. Поэтому еще в 1950 году на смену AS 325 пришел 30-сильный AS 330, а еще два года спустя – 40-сильный AS 440.

В номере 76



В номере:

- Вторая пятилетка
- Парк «Патриот» и Танковый музей в Кубинке

С-60

Спрашивайте в киосках уже через две недели!