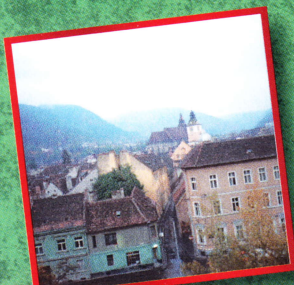
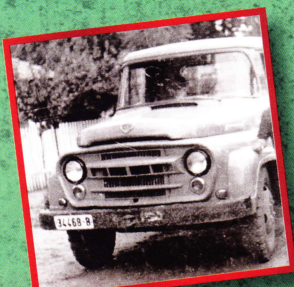


ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Город Брашов



Румынский автопром
XX века



№
77

модель номера

Universal 445U



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00077

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 © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 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: 16.11.2017.

Дата выхода в свет: 25.01.2018.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Румынский «Universal 445U»



В контексте времени

8

Город Брашов



История заводов

10

Румынский автопром XX века

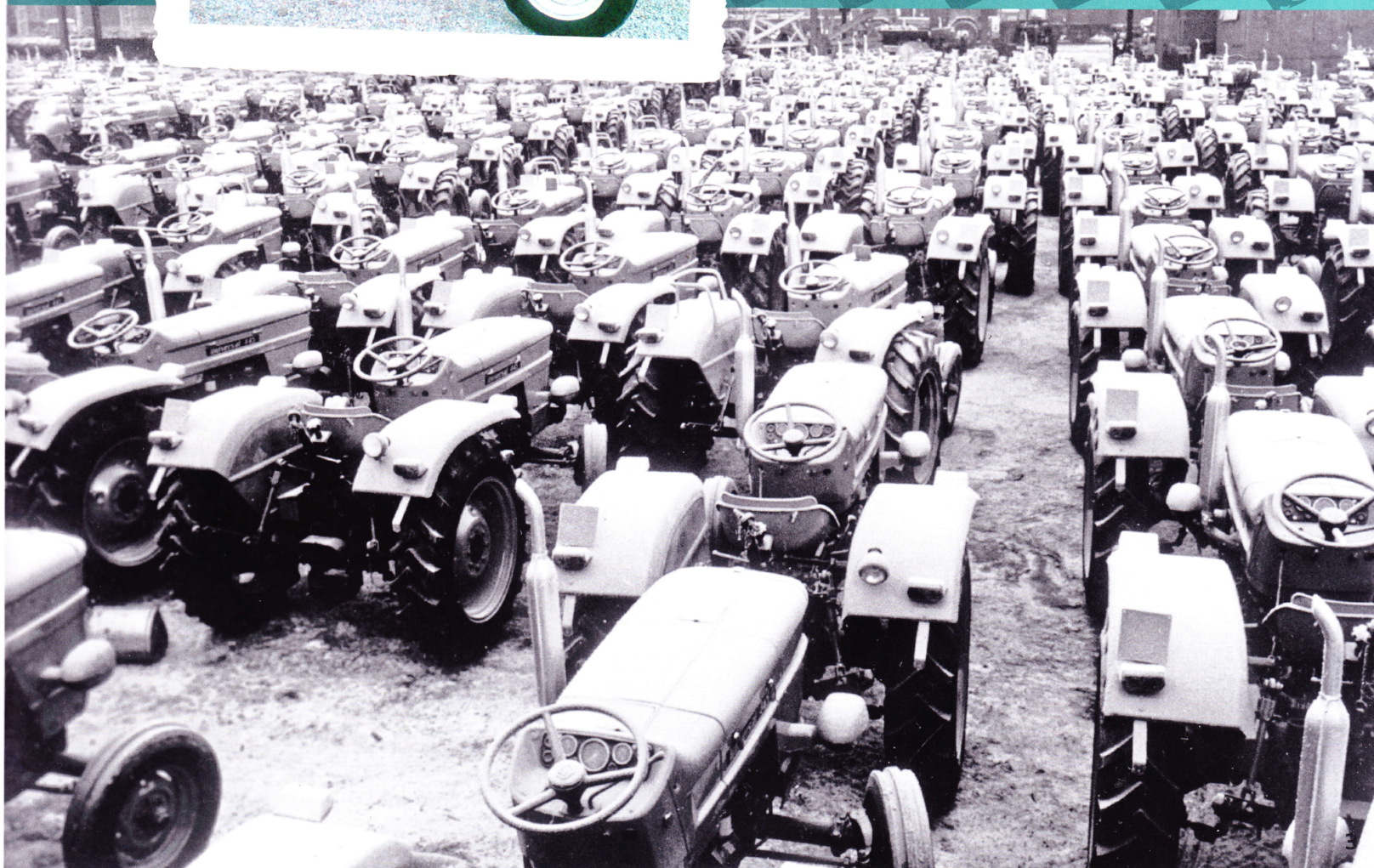


Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху), 5 (вверху), 5 (справа внизу), 7 (внизу), 9 (внизу), 10, 11 © частная коллекция;
стр. 3 (внизу), 4 (вверху), 5 (слева внизу), 7 (вверху), 8 (в середине) © РИА Новости;
стр. 4 (внизу) М. Кондаков; стр. 6 стр. 6 © О. Иванов; стр. 9 (внизу) © ИТАР ТАСС;
Автор текстов: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



Модель «Universal 445U» – универсально-пропашной сельскохозяйственный трактор. Машины этого семейства производили в Румынии, на заводе в промышленном городе Брашове в 1968–1976 годах. В это время страна была включена в систему Варшавского договора, и в значительной степени ее экономика зависела от СССР.

Однако в области машиностроения Румыния традиционно ориентировалась на Запад, поскольку была технически и технологически связана с европейской промышленностью. Тракторы U 445 также выпускали по лицензии итальянской компании Fiat («Фиат»). Машины поступали не только на отечественные сельскохозяйственные предприятия и в страны социалистического блока, но и, например, в Соединенные Штаты Америки. Их импортировала туда и продавала под другой торговой маркой компания Long («Лонг»).



Румынский «Universal 445U» («Универсал 445»)

Производство трактора «Универсал 445» пришлось на самый удачный период в истории румынской промышленности. Сказывались результаты индустриализации, расширялись связи с Западом, и еще не стояла проблема выплаты долгов.

В межвоенные годы по экономическому развитию Румыния отставала от западно-европейских стран почти на 100–150 лет. Более или менее успешными можно было назвать только добычу нефти, разработку леса и некоторые другие отрасли, куда вкладывали средства иностранные компании. Так, в 1938 году доля иностранного капитала в нефтяной промышленности составляла почти 92 %, в производстве электроэнергии и газа – 95, в металлургии – 74, в химической промышленности – 72, в деревообрабатывающей – 70. Многие промышленные предприятия использовали также импортное сырье.

Социалистические годы

После Второй мировой войны произошла перестройка экономики Румынии на социалистический лад. Была национализирована промышленность, проведена земельная реформа и введена государственная монополия

на внешнюю торговлю. Впоследствии Румыния состояла в СЭВ, и с 1949 года ее экономика развивалась по пятилетним планам, как это было принято в Советском Союзе. В этих планах приоритет отдавался индустриализации с особым акцентом на развитие тяжелой промышленности. Предпринимались специальные попытки внедрения современной технологии для того, чтобы разнообразить выпуск промышленной продукции. По официальным данным, за 1950–1960 годы производство в Румынии выросло примерно в 40 раз. Были построены крупные машиностроительные и металлургические предприятия, несколько крупных ГЭС. Во второй половине 1960-х годов новое румынское правительство, сохраняя командно-административную модель руководства экономикой, дало предприятиям финансово-экономическую самостоятельность, а также приняло ряд мер, чтобы обеспечить материальную заинтересованность их работников.

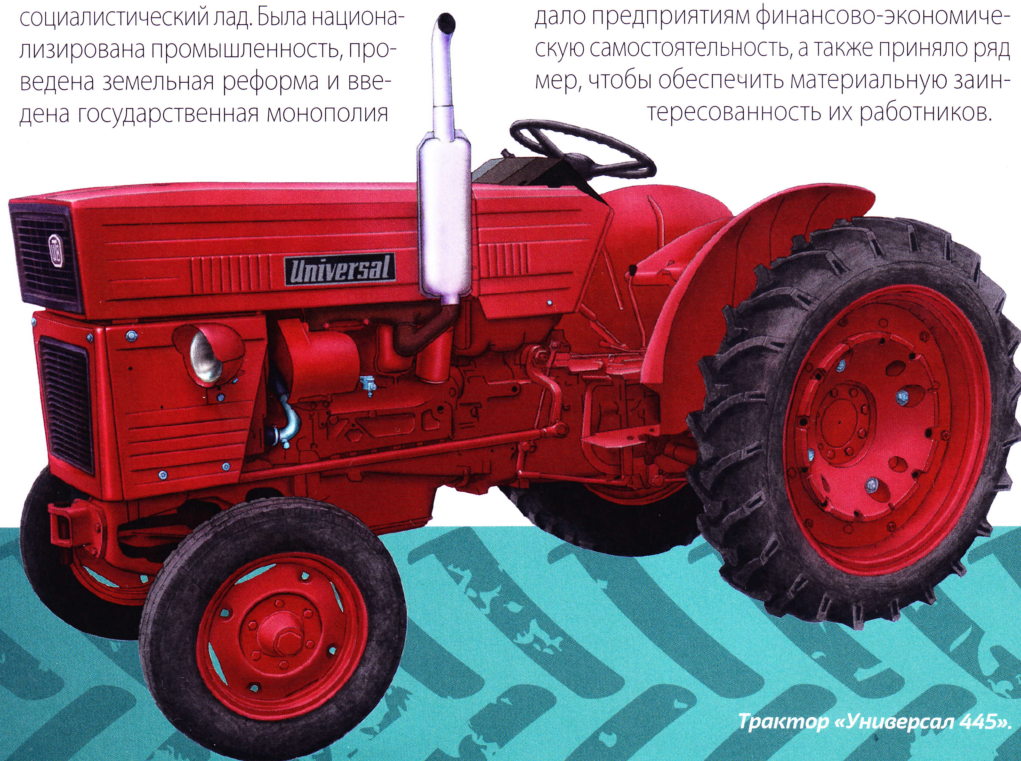


Тракторы на испытательной площадке завода в Брашове. 1972 г.

В 1970-е годы уже были видны результаты: объем промышленного производства в 1974 году в 100 раз превысил показатели 1944 года. К середине 1970-х национальный доход по сравнению с 1938 годом возрос в 15 раз. В стране активно развивались нефтедобыча, нефтепереработка и нефтехимическая промышленность. В 1976 году добыча нефти составила 300 тыс. баррелей в день. Это в 2 раза больше, чем в 1930-х. В это же время на внутренний рынок страны начали проникать западные фирмы.

Обратная сторона медали

Уже в 1960-х годах в экономике страны существовали проблемы. Например, кризис перепроизводства и нехватка рынков сбыта: на западном рынке румынские товары не выдерживали конкуренции с более качественными



Трактор «Универсал 445».

Скачки с остановками

В начале 2000-х годов 44,5 % населения Румынии было на грани нищеты. С приходом капитала компаний из Италии, Германии, Австрии, вступлением в НАТО и Евросоюз и либерализацией выездного режима экономика Румынии сделала рывок вперед. Однако вместе с Латвией, Хорватией и Болгарией Румыния и сегодня среди самых бедных стран ЕС.



«Универсал 445» с прицепом.

аналогами из капиталистических стран, на советском приоритет имела продукция предприятий СССР. Попытка перерабатывать нефтепродукты из Ирана и Ирака на румынских нефтеперерабатывающих предприятиях оказалась неудачной из-за колебаний цен на нефть. Так что экономический рост в 1970-х годах обеспечивался в основном кредитами, взятыми у западных стран и международных финансовых организаций, например Международного банка реконструкции и развития. В 1971 году Румыния стала членом Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) и сразу получила крупный кредит от Международного валютного фонда (МВФ) на развитие промышленности.

В советское время проблема быстро растущего внешнего долга отчасти компенсировалась полной занятостью и всеохватывающим образованием довольно высокого качества. Благодаря такой ситуации в экономике Румыния стала одной из самых быстроразвивающихся стран своего времени и вышла из тотальной бедности.

Однако пятилетний план на 1971–1975 годы оказался неоправданно амбициозным: темпы экономического развития в Румынии планировали больше почти в два раза по сравнению с другими социалистическими странами. В результате этого в следующее десятилетие Румыния столкнулась с серьезным кризисом

международных платежей. Для выхода из него правительство Николае Чаушеску начало проводить чрезвычайную программу ликвидации иностранного долга. В результате к 1985 году задолженность Западу уменьшилась почти в два раза, но уровень потребления румынских граждан значительно снизился, инвестиции и производительность труда не росли.

Попытка механизации

Сельское хозяйство играло и играет не последнюю роль в экономике страны. Около 30 % рабочей силы Румынии занято в сельском хозяйстве (для сравнения: в других западных странах – 4–5 %). Земельные и климатические условия территории Румынии определяют возделывание определенных культур. Как и в недавнем прошлом, сегодня большую часть пахотной земли (около 70 %) занимают посевы пшеницы и кукурузы. За ними следуют картофель, сахарная свекла, подсолнечник, виноград и фрукты. Поэтому естественным было, что на подъеме промышленности в ряду машиностроительных предприятий появился тракторный завод, а среди выпускаемой им техники – универсально-пропашной трактор. Именно в период 1960–1980 годов сельское хозяйство было в какой-то степени механизировано. Из существующих в наши дни тракторов 80 % стареют или устарели, и их явно недостаточно. Один трактор приходится на каждые 54 га (в среднем по ЕС один трактор – на каждые 13 га). Во многих регионах Румынии фермеры используют конную тягу.



В сборочном цехе на Брашовском тракторном заводе. 1972 г.

НАСЛЕДСТВО УТВ

Завод УТВ, где производили «Универсал 445», закрылся в 2007 году. Однако почти 100 тыс. выпущенных на нем тракторов разных наименований и сегодня работают на полях Румынии.



Брашовский тракторный

Uzina Tractorul Braşov (UTB), Брашовский тракторный завод, – бывшая франко-румынская, затем румынская машиностроительная компания. Она была основана в 1925 году как совместное франко-румынское предприятие по выпуску самолетов Întreprinderea Aeronautică Română («Индустрия Аэроаутикэ Ромыне»). В 1946 году большая часть производственных мощностей была преобразована

в тракторостроительный завод, выпустивший первый румынский трактор – IAR 22. В 1948 году завод переименовали в Uzina Tractorul Braşov.

Одной из наиболее распространенных моделей завода стал трактор U 650 с двигателем мощностью 65 л. с., разработка которого началась в 1960 году, а выпуск в 1963-м. В 1963–1968 годах на UTB производили двигатели мощностью 45 л. с. по лицензии фирмы «Фиат» и гусеничные тракторы

S 1300. В 1968–1976 годах завод выпускал семейство тракторов U 445 конструкции того же «Фиата». На 1970 год ежегодный выпуск 23 различных моделей завода составлял около 30 тыс. штук.

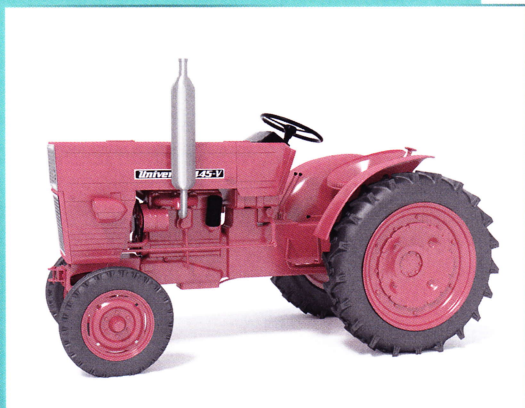
Двигатель «Универсала 445»

Трактор «Универсал 445» производили в трех модификациях: U 445 – универсально-пропашной, V 445 – виноградниковый и L 445 – овощеводческий. Все три были оборудованы

ХАРАКТЕРИСТИКА «УНИВЕРСАЛА 445»

Назначение

Работы по уходу за пропашными культурами, пахота легких и средних почв, предпосевная обработка, посев и уборка зерновых культур, транспортные работы.



Рулевое колесо
размещено посередине.



Передняя колея изменяется
от 1290 до 1975 мм.

На дисковых колесах установлены
пневматические шины.

Изготовитель	Брашовский тракторный завод, Румыния
Время выпуска	1968–1976
Мощность двигателя, л. с.	40–45
Конструктивная масса, кг	1596
Число передач вперед / назад	6 / 2
Диапазон скоростей вперед / назад, км/ч	2,29–23,41 / 3,36–12,08
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	3070 × 1900 × 1345

дизельным двигателем D 115 мощностью 40–45 л. с. при 2400 об/мин с внутренним смесеобразованием. Три вертикальных, расположенных в ряд цилиндра диаметром 95 мм и рабочим ходом 110 мм составляли рабочий объем 2340 см³. Система охлаждения – водная, с принудительной циркуляцией, вентилятор вмонтирован в насос для подачи воды.

Топливный насос CAV DPA 3233330-49/800/3/2550 – ротационного типа, с механическим регулятором и ротационным дозатором-распределителем. Расход топлива под высоким давлением обеспечивался насосной установкой их двух оппозитных компрессоров, размещенных в рабочем колесе, которое вращается в гидравлической секции. Компрессоры двигались под действием распределительного кольца и контактировали с ним посредством ходового ролика.

Механический центробежный регулятор в соответствие с нагрузкой двигателя точно дозировал количество топлива. Скорость поступления топлива варьировалась автоматическим устройством в механизме насоса. Подкачивающий насос был размещен между фильтром топлива и распределительным клапаном, состоял из рабочего колеса с двумя лопастями, установленного на основной ротор насоса. Вращение происходило при помощи эксцентриковой втулки, установленной на крышку топливного насоса.

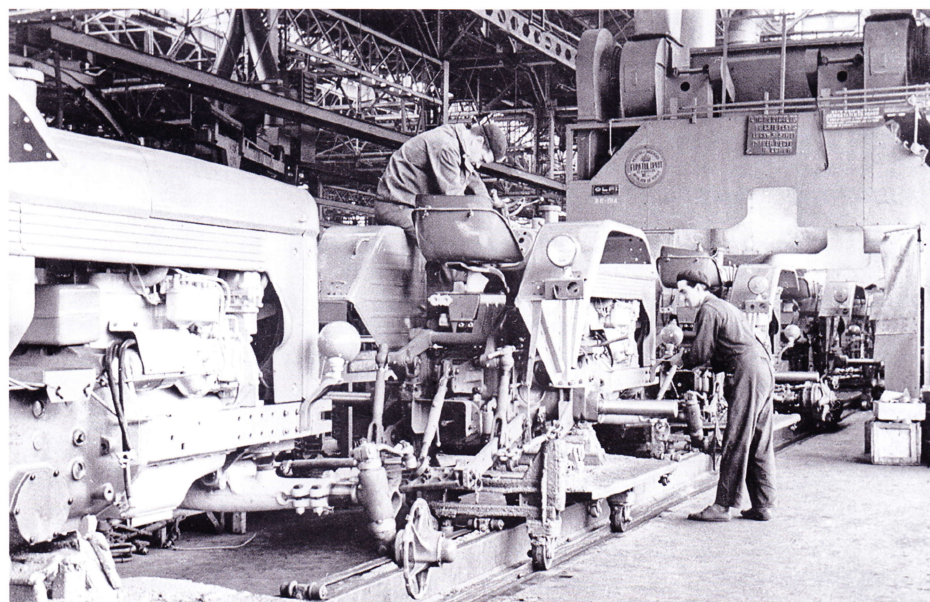
Фильтрация топлива проходила в сетчатом фильтре топливного насоса и двух фильтрах со сменными фильтрующими элементами, размещенных между подкачивающим и топливным насосами. Воздушный фильтр на масляной бане обеспечивал очистку с автоматическим сбросом пыли.

Трансмиссионный блок

U 445 был оснащен двойным сцеплением: одно на коробке передач и одно на коробке отбора мощности. Оба сцепления фрикционные, не требуют смазки, однодисковые, соединены



U 650, модель собственной разработки румынского завода UTB.



Конвейер Брашовского тракторного завода. 1967 г.

с маховиком двигателя. Коробка передач обеспечивала шесть скоростей вперед и две назад. Скорости 2, 3 и 5, 6 синхронизированы. Промежуточный привод конусообразный, дифференциальный, с двумя сателлитами. Конечная передача представляла собой цилиндрические зубчатые колеса. Блокировка дифференциала соединяла чашку дифференциала с одной из планетарных передач.

Колеса и тормоза

Передние, направляющие, колеса U 445 и L 445 имели размер 6,00-16 и давление 2 ат, V 445 – 5,00-15 и 2,5 ат. Задние, приводные, колеса у всех трех модификаций были разными. Универсальный оснащался колесами 12,40-28 с давлением в камерах 0,9 ат, виноградниковый – 11,20-22 (1,1 ат), овощеводческий – 9,10-36 (1,4 ат).

Управление колесами производилось при помощи системы червячных хомутов, шкива, рычагов и треугольников.

Трубчатая телескопическая ось переднего моста позволяет устанавливать 8 положений для изменения колеи трактора U 445, 6 – для трактора L 445 и 3 – для V 445.

Ножные тормоза, ленточного типа, имели отдельное или синхронное управление посредством педалей. Отдельным ручным тормозом оператор управлял при помощи рычага.

Дополнительные механизмы

Дополнительно к основной конструкции можно было заказать некоторые другие устройства. Коробка отбора мощности устанавливалась в задней части трактора и могла

функционировать полунезависимо от трансмиссионного блока или могла быть синхронизирована со скоростью перемещения. Число оборотов оси в номинальном режиме двигателя – 659 об/мин.

В задней же части устанавливался шкив ременной передачи для приведения в движение различных сельскохозяйственных устройств. Диаметр шкива – 250 мм, ширина – 150 мм. Число оборотов шкива в минуту – 1248.

Тракторы U 445 и L 445 могли быть оборудованы следующими буксировочными приспособлениями:

- подвижным тяговым рычагом;
 - скобой для крепления тягового рычага;
 - передним сцепным устройством;
 - бугелем с отверстиями;
 - автоматическим сцеплением с передним сцепным устройством при увеличении веса.
- Трактор V 445 мог быть дополнительно оснащен:
- подвижным тяговым рычагом;
 - передним сцепным устройством;
 - скобой для крепления тягового рычага;
 - бугелем с отверстиями.

По специальному заказу трактор оснащали гидравлической установкой, позволявшей регулировать глубину работ и силу тяги и состоявшей из гидравлического насоса, масляного фильтра и гидравлического механизма, а также дополнительным дозатором для нее. Подвесное устройство состоявшее из системы рычагов и треугольников, предназначалось для подвески машин и орудий не тяжелее 450 кг. Можно было заказать также утяжелители для передних и задних колес, гибкие шланги диаметром 800, 1200 или 2700 мм.

Город Брашов

Родина румынского трактора «Универсал 445» – Брашов, один из десяти наиболее крупных городов страны. Он известен как промышленный центр, но в большей степени как туристический.

Город имеет древнюю и непростую историю, что отразилось и в неоднократной смене названий. Брашов был основан в XIII веке выходцами из Саксонии и сначала назывался Корона, затем в разные периоды именовался Браско, Брассо, Стефанополис, Кронштад, Орашул-Сталин. Находясь в Трансильвании и имея тесные связи с Молдовой и Валахией, Брашов быстро развивался экономически и стал одним из самых важных центров. Город входил в королевство Венгрия в составе Австро-Венгерской империи, а с 1920 года принадлежит Румынии.

Промышленный центр

С XVI века в Южной Трансильвании развивались горные ремесла – здесь обнаружили месторождения меди. К началу XX в Брашове была развита металлургия и квалифицированная рабочая сила. К середине века город превратился в крупный промышленный центр. В 1963 году Большая советская энциклопедия так писала

о Брашове: «Основные отрасли: машиностроение, электротехническая, инструментальная, химическая, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность. Промышленность концентрируется в г. Брашове (машиностроение, текстильная, пищевая) и его промышленных городах-спутниках – Сэчеле (электротехника), Рышнов (инструментальный завод, химический завод), Зэрнешти (бумажно-целлюлозное производство), Прежмер (текстильная промышленность), Гимбав (текстильная и бумажно-картонная фабрики), Кодля (химические изделия, мебель) и др.». По объему промышленного производства город и сегодня может соперничать со столицей Румынии – Бухарестом. Но теперь это в основном предприятия, связанные с нефтяной и военной промышленностью, так или иначе контролируемые зарубежными фирмами. Так, завод «Метром» выпускает компоненты для артиллерийских и реактивных снарядов.

Предприятие IAR Brasov («ИАР Брашов») имеет мощности по производству, модернизации, ремонту и обслуживанию многоцелевых вертолетов IAR-316B и IAR-330. На научно-производственной базе предприятия совместно с румынской некоммерческой Ассоциацией космонавтики и аэронавтики ведется практическая реализация проекта по производству прототипа сверхзвукового самолета IAR-111. Он предназначен для запуска в космос ракеты HAAS-2 на высоте до 30 тыс. метров.

Музей истории.
1982 г.

Знакомство с городом

Предприятия меняют профиль, хозяев, названия, но остается город, с его историей и неповторимыми ландшафтами. Историческая часть города фактически размещена в узкой долине между горами. Разноцветные здания самых разных стилей одинаково эффектно смотрятся на фоне густо-зеленых гор летом и белых склонов зимой.

Увидеть панораму центра Брашова можно с башни здания бывшего городского совета (XV век) на Площади городского совета – Пьяца Сфатулуй. Здесь же, в историческом музее, можно в подробностях узнать о жизни города в разные времена. На площади сосредоточены здания от XIV до XIX века. Если подняться на канатном подъемнике по склону горы Тымпа, можно посмотреть на Брашов целиком. Отсюда город кажется игрушечным.



Сортировочные электронные машины на заводе «Рулментул» по производству шарикоподшипников в городе Брашов. 1968 г.

Школа-музей

Первая в Румынии школа, построенная в 1495 году, превращена в интереснейший музей. Находится он на территории церкви Святого Николая в Брашове. Здесь, слушая занимательный рассказ экскурсовода, посетители усаживаются за массивные деревянные парты XIX века. В соседнем помещении – старинный печатный станок и множество таких же старых книг, которые появились именно здесь. В том числе Русская Библия Ивана Фёдорова.





Старая часть Брашова. 1992 г.

Черная церковь

Так называется церковь святой Марии, построенная в XIV–XV веках. Это архитектурная жемчужина города, самое крупное в стране здание в готическом стиле. Черная церковь имеет 89 м в длину и 38 м в ширину. Высота от уровня пола до самой высокой точки башни – 65 м. На колокольне находится шеститонный колокол, тоже крупнейший в Румынии. Но дело даже не в размерах. Следуя готическим традициям, архитектор и строители придали некоторым элементам своеобразную, уникальную форму, и здание приобрело свое неповторимое лицо. Ценят его еще и потому, что здесь есть орган из 4 тыс. труб, созданный 1839 году мастером Карлом Буххольцем, и в церкви проходят концерты органной музыки.

Улица веревки

Среди множества других достопримечательностей Брашова – Strada sforii (Страда Сфории – «улица веревки»). Видимо это название связано с размером улицы: она очень узкая, шириной от 1,1 до 1,5 м и длиной 80 м. Предположительно ее построили в XVI веке как своеобразный коридор для пожарных, но сегодня она выглядит как настоящая улица: она покрыта брусчаткой, сюда выходят окна домов, вечером зажигаются фонари. В Европе уже этой улочки только две – Шпротерхофштрассе в Ройтлингене (Германия) и Парламент-стрит в Эксетере (Великобритания).

Брашовское восстание

Город Брашов известен и не таким давним, но уже ставшим историей событием. В середине 1980-х годов в связи с экономическими проблемами – сокращением зарплат, нехваткой продуктов – возникли народные протестные выступления против политики правительства Николае Чаушеску. 15 ноября 1987 года, в день выборов, в Брашове началась акция протеста работников завода по производству грузовиков IAB против планируемого снижения заработной платы и сокращения 15 тыс. рабочих мест. Около 7 тыс. человек собрались у здания мэрии и комитета Румынской коммунистической партии. Рабочие выдвинули и экономические, и политические требования. Выступление мэра только усилило недовольство собравшихся. Они ворвались в здание мэрии и разгромили его, а портреты Чаушеску сожгли. Восстание было подавлено. Обошлось без жертв. Но это событие стало одним из первых шагов к концу власти Румынской коммунистической партии. Через два года в Румынии произошел переворот, а Чаушеску казнили.

УЧЕБНИК В СТИХАХ

Пожалуй, самый известный уроженец Брашова – Йоханнес Хонтерус, живший в первой половине XVI века. Прекрасный картограф и гравер, он создал карту Трансильвании, которая оставалась лучшей в течение двух веков. Он открыл в Брашове первую типографию и участвовал в создании фабрики по производству бумаги. Его необычный учебник по космографии с 13 картами, включавшими все известные на то время части мира и стихотворный текст, переиздавался 39 раз.



Статуя Йоханнеса Хонтеруса в Брашове.

Румынский автопром XX века

История автомобильной промышленности Румынии

тесно связана с городом Брашов. Здесь весь XX век успешно действовало предприятие, выпускавшее по зарубежным лицензиям грузовики.

Во второй половине XX века в Румынии было несколько автопроизводителей в разных городах. Так, в Бухаресте компания ROCAR с 1956 года выпускала автобусы, троллейбусы, мини-автобусы и пикапы. В городе Кымплунг завод ARO (Auto Romania) с 1957 года выпускал внедорожные автомобили. Предприятие Mecanica Mârşa в городе Мырша производило карьерные самосвалы и военную технику. Обращался к сборке автомобилей и завод «23 августа» в Бухаресте. В 1953 году здесь выпустили грузовой автомобиль собственной разработки, 5-тонный автокран и седельный тягач, способный работать в составе 50-тонных автопоездов. Однако самое крупное и старшее из предприятий автомобилестроения – завод в Брашове, известный своей маркой ROMAN. Первое название, которое завод получил при открытии в 1921 году, было ROMLOC («Румынские локомотивы») и начал он свою деятельность с ремонта немецких и австрийских паровозов и товарных вагонов. С 1938 года завод выпускал артиллерийские орудия, лафеты и боеприпасы. Во время войны

предприятие было разрушено, а восстановленное, вскоре получило новое название – Uzinele Steagul Roşu (Завод «Красное знамя»). К 1950-м годам здесь уже ремонтировали немецкие и австрийские грузовики и выпускали кузова для советских ГАЗ-51 и ЗИС-150. Поэтому было решено организовать на заводе производство грузовых автомобилей ЗИС-150.

Советско-румынский грузовик

В 1953 году бухарестский завод «23 августа» начал изготовление мостов и коробок передач, а «Красное знамя» получило от Московского автозавода им. И. В. Сталина (с 1956 года – им. И. А. Лихачёва) чертежи и в 1954 году изготовило первый грузовик, которому дали наименование SR-101. Основой для него послужил 4-тонный ЗИС-150. Румынский вариант имел некоторые отличия, например дерево-металлическую кабину, но в основном повторял базовую модель. Карбюраторный шестицилиндровый двигатель давал мощность 95 л. с. при 2800 об/мин, пятиступенчатая коробка передач позволяла развивать скорость до 65 км/ч.



Грузовик SR-131.

Ориентация на Запад

Исторически промышленность Румынии была ориентирована на западноевропейские технологии и с трудом приспособлялась к советским. Очевидно, поэтому следующая модель, SR-131 Carpaţi («Карпацы»), грузоподъемностью 3 т, появившаяся в 1961 году, имела мотор Ford серии Y и кабину, выполненную на французском заводе Chausson. Карбюраторный V-образный двигатель мощностью 140 л. с. был агрегатирован с четырехступенчатой коробкой передач.

На базе SR-131 началось производство седельного тягача SR-115, автосамосвала SR-116 ABS, полноприводного автомобиля SR-132 и армейского SR-132M2. В 1963 году завод начал производить грузовик SR-113 Bucsegi («Бучеджи»), с более длинной базой, на усиленном шасси, более мощный, грузоподъемностью 5 т, с пятиступенчатой коробкой передач.

Счастливый билет

В 1970-х годах решающим для развития завода стало сотрудничество с известной фирмой MAN. Правительство Румынии подписало лицензионное соглашение с этой немецкой компанией на 15 лет. В линейке нового поколения грузовиков было 13 типов шасси в 43 исполнениях, с дизельными моторами до 256 л. с. Машины, производившиеся в Румынии, получили название ROMAN (от Romanesc (румынский) и MAN). Одновременно завод переименовали в IAB (Întreprinderea de Autocamioane Braşov – Предприятие грузовых автомобилей в Брашове).

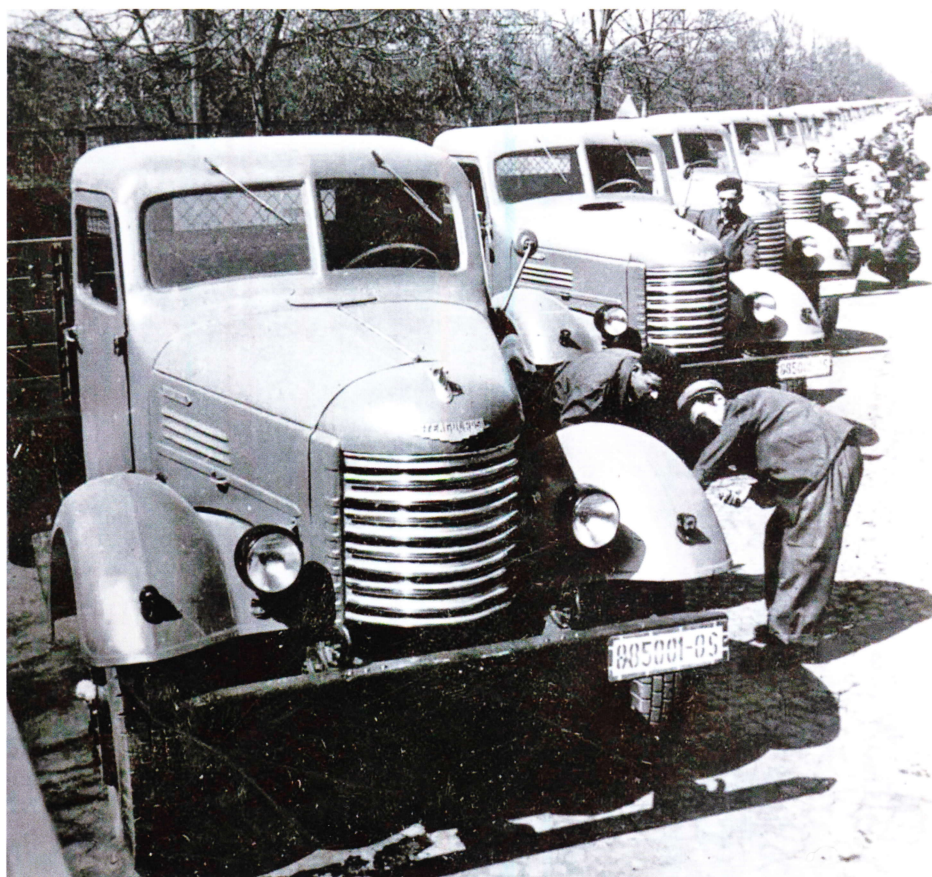
Из множества вариантов прежде всего выбор пал на двухосные бортовые грузовики ROMAN 8.135F грузоподъемностью 7,8 т. На его базе изготавливали полноприводную модель ROMAN 8.135FA (в основном для армии), седельный тягач ROMAN 8.135FS и самосвал 8.135FK. Затем в производство пошли 10-тонные

На шасси SR-101

Шасси SR-101 использовали для производства самосвалов, автокранов, автоцистерн, авторефрижераторов, пожарных, коммунальных и дорожных машин, автобусов. К 1958 году было собрано 17 тыс. автомобилей.

НОВЫЙ БРЕНД

В городе Мырша по той же немецкой лицензии и с участием брашовского IAB выпускали армейские грузовики и карьерные самосвалы под брендом DAC (Diesel Automobilul Satiön – «дизельный грузовик»). Эта аббревиатура звучала как название племени – даки, которое в древности жило на территории современной Румынии, что придавало бренду исторический, национальный колорит. Ее же стали использовать вместо ROMAN, когда срок лицензии MAN закончился.



Грузовик SR-101, румынский вариант советского ЗИС-150.

грузовики ROMAN 10.215 мощностью 215 л. с. На его шасси монтировали фургоны, автоцистерны, пожарные лестницы, коммунальное и дорожное оборудование. Но еще более востребованным оказался ROMAN 19.256 мощностью 256 л. с. и грузоподъемностью 18,3 т. Кроме того, появился седельный тягач 12.256DFS, развивавший в составе автопоезда массой 38 т скорость 95 км/ч.

Широкий охват

К 1978 году компания IAB производила ежегодно 34 тыс. грузовиков, экспортировала их в Грецию, Венгрию, ГДР, Польшу, Австралию, США, Перу, Китай и Таиланд. В 1976 году специально для ROMAN был спроектирован новый турбодизель V8 мощностью 360 л. с. В планах было увеличить ежегодный выпуск до 40 тыс. машин. Шасси ROMAN служили базой для установки бетоносмесителей, кранов, автоцистерн с котлом вместимостью 12 000 л. На базе полноприводных 12.215DFA 6x6 завод Intreprenderia Automecanica Bucuresti в Бухаресте производил аэродромные пожарные машины ASPA и ATI. С начала 1980-х на шасси

ROMAN предприятие Roscar в Бухаресте производило 8 типов автобусов: городских, пригородных, междугородних и туристических версий. Специальные варианты машин выпускали заводы в Мырше, Медиаше и Сату Маре.

Спасательный круг

В 1990-е годы, когда в странах бывшего Советского блока многие предприятия разорялись и закрывались, для IAB спасательным кругом оказалась военная техника. Кроме Ирака, Ирана, Сирии, Перу, Таиланда и Кубы, появились новые покупатели: Венгрия, Либерия, Нигерия, Камерун, Ботсвана, Хорватия, Босния и Герцеговина. Кроме того, 600 машин приобрели США и большую партию для миротворческих войск закупила ООН. Грузовики военного назначения были названы серией Т. В 1977 году началась сборка DAC 665T (цифры 66 обозначали

колесную формулу, 5T – грузоподъемность) на шасси 10.215FA, с дизельным двигателем MAN D2156HNMN8. Машина развивала скорость на шоссе 85 км/ч и могла буксировать 10-тонный прицеп.

Параллельно производили двухосный DAC 443T с двигателем SAVIEM, синхронизированной пяти- или шестиступенчатой КП, двухступенчатой раздаточной коробкой G-450 или G-800, колесными планетарными редукторами, межосевым дифференциалом с электромеханической блокировкой, двухконтурным пневматическим приводом тормозов, рулевым механизмом с гидроусилителем и 24-вольтовым электрооборудованием.

Следом на конвейеры поставили трехосные DAC 667T грузоподъемностью 7 т и 10-тонный 6610T. Небольшими сериями вышли модели 444T с дизелем MAN и 887R (8 × 8) с турбодизелем DAC V8 мощностью 320 л. с.



Военный грузовик DAC.

В номере 78

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Братья Айхер:
отцы «хищников»



Тракторы «Джон Дир»
20-й серии



№ 78
модель номера
«Айхер» ED 25/II



«Айхер» ED 25/II

В номере:

- Братья Айхер:
отцы «хищников»
- Тракторы «Джон Дир»
20-й серии



Спрашивайте в киосках уже через две недели!