

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Фирма «Дойц»  
в России



Телескопический  
погрузчик Agrovector



№  
84

модель номера

Deutz D 8005 A



Периодическое издание

ISSN 2311-2131

00084



2 723111 213707

hachette

12 +

Коллекция для взрослых

## Тракторы: история, люди, машины 12+

Выпуск № 84, 2018

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТонМедиа»

Главный редактор: Склиров 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-kolleksiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-  
мационных технологий и массовых коммуникаций.  
Свидетельство ПИ № ФС 77-64364 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 «Ашет Коллекция  
Украина»

Юридический адрес: ул. Шевченко, д. 42-44,  
оф. 15 Б, 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: 7200 экз.

Цена: 629 руб.

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

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина

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: 08.02.2018.

Дата выхода в свет: 03.05.2018.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

[www.tractor-collection.ru](http://www.tractor-collection.ru)

## Содержание

### Модель номера

3

Полноприводной  
трактор  
Deutz D 8005 A



### В контексте времени

8

Фирма «Дойц»  
в России



### Тракторы мира

10

Телескопический  
погрузчик Agrovector



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (Иеруки А. С. 6/7 © Hachette Collections;  
стр. 3, 8 (Иеруки А. С. 6/7 © Hachette Collections); стр. 9 © PMA Новости;  
стр. 10, 11 © Deutz-Fahr; стр. 12 © Deutz-Fahr; стр. 13 © Deutz-Fahr;  
Андрей Троицкий стр. 3-9, 0. Вереща.

## Модель номера



В середине 1960-х годов тракторы марки Deutz («Дойц») принадлежали к премиальному сегменту сельскохозяйственных машин. С севера до юга автопарк сельхозтехники был наводнен тракторами характерной лягушачье-зеленой раскраски. По сути, этот успех принесли две модели: D 8005 и D 9005. В кратчайший срок оба эти тяжеловеса под общим названием «серия 05» завоевали популярность.

Начало положила представленная в 1965 году модель D 8005, а всего год спустя за ней последовала полноприводная версия D 8005 A (A означает «полный привод»). Доказательством универсальности D 8005 A служит трансмиссия. Наряду со стандартными передними и задними передачами наличествует еще и понижающая передача, а в специальном исполнении – даже повышающая.





# Полноприводной трактор Deutz D 8005 A

**Моделью D 8005 A компания «Дойц» поставила четкий акцент: оснащение и широта применения сделали массивный трактор лидером в тяжелой весовой категории.**

**Конструкторы создали не во всем новаторскую, но превосходно технически сбалансированную машину.**

**М**одель D 8005 A не была предназначена для работы на плодородных плантациях, — скорее, для применения на обширных пахотных угодьях. Именно с этой целью конструкторы снабдили трактор вихрекамерным дизельным двигателем серии FL-812. Фирма «Дойц» уже давно выпускала идентичные по конструкции изделия, однако для нового трактора еще раз произвела дооснащение и установила на модель дизель FL-812-S. Теперь в двигателем отсеке появился балансировочный механизм, в результате чего значительно увеличилась стабильность работы.

## Оптимизация сборки

Еще одно преимущество заключалось в изменении «Дойц» метода сборки: агрегаты привода изготавливались в виде модульных конструкций. Вместо жестких блоков появилось много мелких узлов, извлекаемых для замены деталей или ремонта и вновь по отдельности вставляемых обратно. Эта идея «сборки из унифицированных узлов» в 1960-е годы приобрела в сельскохозяйственном машиностроении большую популярность. Работа сборочных бригад и цехов стала намного четче даже без компьютеризированных складских систем. Однако крестьянина все это мало интересует. Ему гораздо важнее другое: благодаря шестицилиндровому двигателю мощностью 80 л.с. ему стала доступна и самая глубокая пахота.

*Полноприводная версия D 8005 выдерживает практически любые нагрузки и полнооборотным плугом с несколькими лемехами. Последняя модель серии «05» по-прежнему отлично работает на вихрекамерном дизеле.*

## Достоинства трансмиссии

При езде подспорьем водителю служила проверенная трансмиссия фирмы ZF. Ступенчатая переключаемая коробка передач ZF серии A 230 завоевала надежную репутацию и стала классикой, раскрыв лучшие качества именно в самом слабом месте всех тракторов — балансе дорожного и полевого режимов. Кулачковые муфты обеспечивали плавное переключение между дорожным и полевым режимами, а также режимом заднего хода. Этой трансмиссией компания «Дойц» оснащала не только трактор D 8005 A, на модель D 80, предшественницу серии «05», также ставили вариант ZF A 230. К восьми шестерням переднего хода добавляли еще четыре заднего, а к первой скорости — ползучую

## Под разными названиями

Акционерное общество «Дойц» на протяжении более чем 150-летней истории работало под множеством различных названий. В 1864 году она возникла как «Н. А. Отто унд Ко», в 1900-м последовало переименование в «Газмоторен-Фабрик Дойц АГ», а с переводом штаб-квартиры в Кельн компания в 1921 году меняет название на «Моторенфабрик Дойц АГ». В 1930 году после слияния с производителем локомотивов машиностроительным предприятием «Гумбольдт АГ», из соседнего городского района Кельн-Кальк, а также моторным заводом «Оберурзель АГ» фирма переименована в «Гумбольдт-Дойцмоторен АГ». Теперь ее официальное название «Гумбольдт-Дойц». Восемь лет спустя оно меняется на «Клейнер-Гумбольдт-Дойц АГ» (KHD) после подписания договора об образовании концерна с дуйсбургским заводом «Клейнер-Верке АГ», прежде чем в 1997 году снова возвращается прежнее название «Дойц АГ».







Этот образец оснащен даже двумя пассажирскими сиденьями.

## КАБИНА НА ЗАКАЗ

Оснащение водительского места на тракторе D 8005 A было буквально спартанским – достаточно считалась лишь общепринятая на рынке подвеска. Однако за определенную доплату были доступны некоторые дополнительные удобства. Например, всепогодная крыша с большим окном или обогреватель.



С 1930 по 1938 год фирма официально называлась «Гумбольдт-Дойцмоторен АГ». Слияния и поглощения и ныне обычная практика в сфере сельскохозяйственного машиностроения.

передачу, дающую скорость 0,6 км/ч даже при полной нагрузке, при этом максимальная скорость Deutz D 8005 A составляет 26,5 км/ч.

### Мощь и маневренность

Помимо тяговой мощности трактора и работы его трансмиссии особый упор делался на маневренность. Подобно всем другим известным производителям компания «Дойц», представляя свой флагман, рекламировала его под лозунгом мощной и одновременно легкоуправляемой сельхозмашины. Этому образу соответствовал и выдающийся вперед бак объемом 120 л, и передняя ведущая ось ZF типа APL 3050, равно как и регулируемая по семи позициям ширина колеи. В глаза не бросается существенное утолщение передней оси, в особенности по сравнению с ее телескопически подвешенной предшественницей у предыдущей модели. Однако в действительности оно значительно: чистый эксплуатационный вес полноприводного трактора D 8005 A преимущественно из-за этой оси приближается к почти неприличной отметке 4320 кг. Тем не менее он необходим для адекватного производства самых тяжелых работ.

Пашущий при полной нагрузке трактор длиной 4,08 м и мощностью 80 л.с. должен оставаться маневренным. Этого не в последнюю очередь удалось достичь благодаря блоку управления. Гидравлический рулевой механизм в едином блоке с усилителем дает водителю возможность точного маневрирования за счет двоярного гидравлического цилиндра внутри картера руля. Подсоединенные поршни



Владелец оснастил свой трактор D 8005A легкостью от непогоды. В дождливую погоду так же возможна остекленная кабина.

## Модель номера

позволяют передать малейшее движение рулевого колеса – чувствительность, поражающая точностью в таком суровом тракторе. Опытные водители могут вести свой D 8005 A буквально мизинцем!

### Для полей и лесов

Однако заметные с первого взгляда чрезвычайно широкие задние колеса и очень большая общая длина еще не самое главное:

сердце D 8005 A скрыто под одношворчатый капотом. Его удлинённая передняя часть, чуть широковатая, с желтым кантом, подчеркивает энергичный характер машины и уравновешивает массивность задних колес. Тем самым наглядно демонстрируется, что истинная мощь этого полноприводного трактора состоит в силе тяги.

Огромные задние колеса и шины доводят эту идею до ее предельного выражения. Их размеры – 18,4-34" и 18,4-30", даже на передней

оси они достигают 12,5-20" или 10,5-20". В результате D 8005 A покоряются даже самые тяжелые поля. Поэтому в 1966 году к новому трактору завода «Дойц» обратились именно крупные хозяйства, пополнив им свой парк машин. Этот трактор тем эффективнее, чем обширнее посевные площади.

Часто его применяли и для работ на лесозаготовках. Идеальным полем его деятельности было корчевание пней на болотистой местности или длинные проезды по лесным

## ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА D 8005 A

В кабине поддрессоренное сиденье и место для помощника тракториста.

Установленный прямо на выпускной коллектор глушитель снижает уровень шума.



Во избежание деформации при полном приводе передняя ведущая ось APL 3050 сильно утяжелена.

### Назначение

Все основные сельскохозяйственные работы с навесными, полунавесными и прицепными орудиями и машинами, грузовые и лесозаготовительные работы.

### Изготовитель

Компания «Дойц»

### Время выпуска

1966–1967

### Мощность двигателя, л. с. (кВт)

80 (58,6)

### Конструктивная масса, кг

4320

### Число передач вперед / назад (понижающая)

8 / 4 (1)

### Максимальная скорость, км/ч

26,5

### Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм

4085 × 1965 × 1875

дорогам. Едва ли еще какой-нибудь заднеприводной трактор мог обеспечить адекватное выполнение работ в столь неблагоприятных условиях. Кроме того, D 8005 A выделялся оснащением – широким спектром навесных приспособлений: от многолемешных оборотных плугов до компактных полунавесных плугов. Этот полноприводной трактор мог работать и со всеми вспомогательными орудиями.

## Район Кёльна

Слово «Дойц» даже после нескольких переименований и сегодня остается в названии компании, только это не фамилия как Хорх или Майбах, а косвенное указание на город. Основатели фирмы Николас Отто и Ойген Ланген родились в Кёльне, а в 1869 году начали выпуск двигателей в его районе Дойц, лежащем на правом берегу Рейна. После Второй мировой войны компания «Дойц» запустила собственное производство тракторов, а в разгар экономического чуда 1950-х годов на «Кёльн-Дойц» появилась одна из современнейших на тот период производственных площадок. Запросы неуклонно росли, и фирма «Дойц» создала новые филиалы по всему городу. И хотя в 1996 году тракторостроительное производство перевели в швабский город Лауинген, в Кельне «Дойц AG» представлен тремя подразделениями, в том числе логистическим центром в городском районе Калк, а также цехом «Дойц» по производству деталей машин.



Несмотря на приличный вес и широкие шины, полноприводной D 8005 A выглядит вполне элегантно.



Тракторы Deutz были экономически выгодны только начиная с определенного размера посевной площади. Высокие первоначальные затраты были, как прошло, слишком велики для малых хозяйств.



# Фирма «Дойц» в России

*В России моторы Deutz давно и активно используются.*

*Широкую известность они получили еще в СССР.*

*В 1970-х годах советское правительство закупило у немецкой фирмы самосвалы более чем на 1 млрд марок, а в 1981–1982 годах – запчастей еще примерно на 200 млн марок.*

В Москве 2 октября 1974 года представителями германского автомобилестроительного предприятия Magirus-Deutz («Магирус-Дойц») и советской внешнеэкономической организации «Автоэкспорт» подписали контракт на поставку грузовиков. Соглашение получило название Delta-Projekt – проект «Дельта» (не путать с одноименным проектом по созданию защитных конструкций в Нидерландах). Западногерманская фирма обязалась в 1975–1976 годах поставить в СССР около 10 тыс. единиц техники: в основном 14-тонные грузовики Magirus 290 D 26 K/L (6x4, 290 л.с.) и 10-тонные Magirus 232 D 19 K/L (4x2, 232 л.с.), а также тягачи, погрузчики и др. Кроме того, в контракте

говорилось о запасных частях и оборудовании для обслуживания и ремонта автомобилей. Для выполнения проекта «Дельта» немецкая компания дополнительно приняла около 800 работников. В результате этой крупнейшей в истории фирмы сделки в 1975 году экспортная продукция составила 70 % всего производства «Магирус-Дойц».

## Двигатель решает

Поскольку в начале 1970-х годов в СССР разворачивались широкомасштабные работы по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ), потребовалось оперативно и значительно расширить парк грузовых автомобилей. Решили закупить

технику за рубежом. В Европе и Японии было несколько предприятий, выпускавших мощные грузовики и обладавших достаточными производственными мощностями. Выбор остановили на западногерманской автомобилестроительной фирме «Магирус-Дойц» именно потому, что она могла выполнить основное требование советской стороны – оснастить автомобили дизельным двигателем, который бы выдерживал нагрузки при температуре окружающего воздуха от  $-45^{\circ}\text{C}$  до  $+30^{\circ}\text{C}$ . Моторы Deutz с воздушным охлаждением могли работать при температуре воздуха до  $-57^{\circ}\text{C}$ . Это и стало решающим фактором.

## 60-летний стаж

Компания Конрада Дитриха Магируса появилась в немецком городе Ульме еще в 1866 году. Первоначально она выпускала инвентарь и оборудование для пожарных команд, затем – пожарные машины с паровым двигателем. К 1917 году под руководством инженера Генриха Бушмана было освоено производство автомобильных шасси и моторов и начат выпуск грузовиков. С 1938 года компания стала дочерней фирмой акционерного общества Klöckner-Humboldt-Deutz AG (теперь «Дойц») и выпускала грузовые автомобили с двигателями Deutz воздушного охлаждения. К началу сотрудничества с СССР «Магирус-Дойц» имела и свободные мощности, и большой, почти 60-летний, опыт производства тяжелых грузовиков.

## Еще раз о моторе

Грузовики Magirus 232 D 19 оснащались восьмицилиндровыми, а Magirus 290 D 26 – десятицилиндровыми моторами Deutz FL 413. Это были дизельные четырехтактные двигатели, с непосредственным впрыском, V-образной конфигурации, с углом развала между цилиндрами  $90^{\circ}$ . Основные конструктивные



Бамооский вариант Magirus, кроме двух стандартных прямоугольных фар, имел две дополнительные круглые, закрепленные сверху на бампере. Все четыре фары были защищены решетками.

## Кроме БАМа

Примерно треть техники, приобретенной для строительства БАМа, передали в другие районы СССР с суровыми климатическими условиями: на газовые и нефтяные промыслы Томской и Тюменской областей, рудники Хибин на Кольском полуострове и в Северный Казахстан.



В СССР работали грузовики с классическим расположением двигателя. В зависимости от размера мотора, немного отличалась длина капота: на Magirus 232 D 19 – 1036 мм, на Magirus 290 D 26 – 1200 мм.

## ПРОТИВ БЕЗДОРОЖЬЯ

Спереди кабина крепилась к раме с помощью двух кронштейнов и резиновых подушек, сзади – на резиновой подушке в центре опорной дуги, прикрепленной перпендикулярно к лонжеронам рамы. Сзади с каждой стороны кабины было установлено по два гидравлических амортизатора, которые сглаживали толчки.

планетарными редукторами в ступицах колес и блокируемыми дифференциалами, причем у трехосных грузовиков блокировались не только полусоси, но и промежуточный и задний ведущие мосты.

Коробка передач АК-6-90 крепилась через сцепление GF 420 KR, однодисковое, фрикционное, сухое, с цилиндрическими нажимными пружинами и дистанционным гидравлическим приводом, непосредственно к двигателю и составляла с ним практически одно целое. Этот агрегат крепился на раму под водительской кабиной. КПП состояла из картера, в котором были смонтированы ведущий, ведомый и промежуточный валы с шестернями и подшипниками, привода гидроподъемника (для самосвала) от промежуточного вала и крышки картера с механизмом переключения передач.

### Непривычный комфорт

Советским водителям, работавшим на грузовиках Magirus, необычным казался ярко-оранжевый цвет и комфортная кабина. Она была трехместной, цельнометаллической термо- и шумоизолированной, с панорамными трехслойными ветровыми стеклами и регулируемым эргономическим сиденьем для водителя.

Во время эксплуатации автомобиля кабина обогревалась от двигателя. Но кроме того, на грузовике были две автономные отопительно-вентиляционные установки. Они работали на дизельном топливе из отдельного бака объемом 2–2,5 л. В зависимости от наружной температуры его хватало на 2–8 часов при неработающем двигателе. Одна такая «печка» располагалась под кабиной у правой подножки, другая – сзади кабины на левом лонжероне рамы и заодно обогревала аккумуляторы.

благодаря более высокому среднему значению температуры цилиндров работающего двигателя на стенках камеры сгорания не так быстро образовывался нагар, что сокращало потери первоначальной мощности. Меньшая масса двигателя вела к быстрому прогреву, а значит, уменьшению износа деталей кривошипно-шатунного механизма. Цилиндры и их головки были раздельными и взаимозаменяемыми, распределительный вал, топливный насос высокого давления и вал привода вентилятора с гидромуфтой располагались в развале между цилиндрами – всё это облегчало ремонт.

### Безусловные преимущества

Большинство агрегатов и узлов, применяемых на грузовиках Magirus, были несколько сложнее отечественных аналогов. Так, для улучшения проходимости при тяжелых дорожных условиях все немецкие машины оснащались шестиступенчатыми коробками передач,



На крыльях передних колес были смонтированы круглые лампы указателей поворота и прижимные «каптеины», которые обозначали габариты автомобиля и были видны с места водителя.

# Телескопический погрузчик Agrovector

*Эта машина фирмы Deutz-Fahr («Дойц-Фар») была специально разработана для использования в сельском хозяйстве. За счет универсальности, гибкости и маневренности погрузчик прекрасно подошел также для садоводства, коммунального хозяйства, создания ландшафтов, строительной промышленности.*

**Т**елескопический погрузчик – это универсальная машина, оснащенная телескопической стрелой, на которой могут быть закреплены вилы, крюк, зерновой ковш, ковш с захватом, захват для труб и т. д. Грузоподъемность машины и высота подъема стрелы зависят от модели, ее технических характеристик. Телескопические погрузчики, особенно вилочного типа, пользуются большим спросом. Их применяют для подъема, погрузки и перемещения грузов с различными габаритами, в том числе через препятствия (например, на другую сторону дороги), для работы на открытых площадках с неровными дорогами, изготовления скажин, бетона, очистки улиц и т. д. Телескопические погрузчики Agrovector («Агро-вектор») входят в список лучших в мире. На выставке «SIMA 2005» итальянская фирма

«Саме Дойц-Фар», выпускающая сельскохозяйственную технику, представила телескопический погрузчик Agrovector. Это ознаменовало появление еще одного направления деятельности компании – производства подъемной и погрузочной техники.

## Заслуги мотора

Первые годы самыми популярными телескопическими погрузчиками от «Дойц-Фар» были модели 26.6 и 30.7. Первые две цифры обозначают грузоподъемность: 2,6 и 3 т, третья – высоту подъема: 5,8 м (почти 6) и 6,9 (почти 7). Эти мощные и экономичные машины оснащены дизелем «Дойц», мощностью 102 л. с., четырехцилиндровым, рядным, с газотурбинным наддувом и водяным охлаждением. Каждая модель имеет систему впрыска под высоким давлением, благодаря



Телескопическая стрела дает высоту подъема от 5,8 до 6,9 м.

## Удивительная маневренность

Поразительную подвижность и маневренность погрузчикам Agrovector обеспечивают три различных режима поворачивания. Машина может повернуть только передние колеса, все колеса и одновременно все колеса в одну сторону (так называемый крабовый ход).

чему оптимально используется постоянный диапазон мощностей и вращающий момент. При разработке упор делался на надежность, необходимую для интенсивной и продолжительной работы: с целью минимизации износа выпускной и впускной клапаны сделаны вращающимися. Для охлаждения днища поршня служат распылительные форсунки. Радиаторы водяного охлаждения и масляный объединены в один агрегат.

## Особенности первых моделей

Гидропривод обеспечивает экономичную эксплуатацию при высокой производительности. При выполнении непродолжительных погрузочных операций Agrovector демонстрирует постоянную грузоподъемность и мощность. Изменение направления движения и двухскоростное переключение производится трансмиссией с сервоуправлением (допускающей реверсивное переключение под нагрузкой). Оба диапазона скоростей при подъеме и опускании переключаются под





нагрузкой. На первой передаче скорость машины составляет 10 и 6,5 км/ч для моделей 26.6 и 30.7, а на второй – вплоть до 33 км/ч. Высокий клиренс – огромное преимущество в особенности на пресеченной местности. Agrovector может ехать как на двухколесном или четырехколесном рулевом управлении, так и на понижающей передаче. Большой, равный 56°, угол поворота колес позволяет отлично задействовать этот телескопический погрузчик даже на самых малых фермах, а в ангарах он маневрирует так же быстро и уверенно, как под открытым небом.

### Устойчивость и работа

Повышенная устойчивость достигается довольно длинной, более 4 м, рамой и расположением на ней кабины и мотора. Они находятся посередине длины и немного разнесены в стороны, для достижения оптимального центра тяжести. Такая компоновка обеспечивает не только устойчивость, но и дает быстрый и легкий доступ ко всем основным узлам. Капот широко открывается, а газонаполненный амортизатор удерживает его в открытом положении. Шарнирное соединение телескопической стрелы в задней части кузова обеспечивает свободный обзор. Стрела состоит из двух частей, двигающихся по двум направляющим. По буквам на вылете стрелы и индикатору уклона с наружной стороны водитель контролирует нагрузку и устойчивость.



Водителю обеспечен отличный круговой обзор

Благодаря мощной гидравлике и инновационной конструкции телескопической стрелы на подъемнике Agrovector можно быстро задействовать многочисленное навесное оборудование. Различные вилы, захваты и крюки позволяют машине работать с сеном, как рассыпным, так и прессованным, мешками, тюками и ящиками. Agrovector комплектуется дополнительными ковшами для работы с различным насыпным грузом и уборки навоза.

### Роскошная кабина

Несмотря на компактный дизайн, салон «Агровектора» – один из самых просторных и безопасных из всех моделей подобного класса. Он защищен решеткой от падения поднятых деталей даже с высоты 6,9 м. В дополнение к основному, Agrovector имеет шесть дополнительных фар рабочего освещения (четыре – на кабине и две – на телескопической стреле). Это повышает безопасность труда в ночное время и в слабо освещенных ангарах. Очень тихий двигатель и отличная звукоизоляция кабины значительно снижают шум. Механическая подвеска сиденья и регулируемая по высоте рулевая колонка обеспечивают удобство вождения. Agrovector можно по заказу оснастить сиденьем с пневматической подвеской и кондиционером. Мощные системы отопления и вентиляции не допускают колебаний температуры и обеспечивают быструю просушку. Кроме того, высокопроизводительный воздушный фильтр предотвращает попадание внутрь пыли и гарантирует низкое содержание вредных веществ в кабине.

### Увеличение семейства

В последующие годы «Дойц-Фар» пополнила свою серию Agrovector новыми моделями: 29.6, 29.6LP (с низкой кабиной) и 35.7, а затем 37.6, 37.7 и даже 40.9. Уже их названия говорят о том, что увеличилась грузоподъемность и высота подъема. Машины оснащены гидравлическими системами с минимальным временем цикла, обеспечивающими чрезвычайно высокую производительность. Agrovector 29.6, 29.6LP и 35.7 обладают гидравлической системой с насосом мощностью 102 л/мин, две следующие модели – с насосом переменного объема мощностью 150 л/мин и рабочим давлением 250 бар и функцией определения нагрузки. Новые модели оснащены распределителями двойного действия с дистанционным управлением, которые находятся на телескопическом штанге. Также при желании можно в задней части машины установить дополнительный распределитель. Эти механизмы контролируются при помощи рычага.

## СТРОГИЙ КОНТРОЛЬ

Погрузчик Agrovector оснащен автоматом, блокирующим его работу в случае, если поднимаемый вес слишком тяжел и машина рискует перевернуться. Контролирующая система срабатывает и при максимально допустимом крене. Оператор может (и должен) опустить и оттянуть стрелу.



С помощью джойстика водитель может управлять телескопической стрелой с точностью до миллиметра.

На Agrovector 29.6, 29.6LP и 35.7 установлены двухступенчатые гидростатические коробки передач, рассчитанные на максимальную скорость 32 км/ч, которые позволяют эффективно использовать выбор передачи в зависимости от выполняемой работы. Модели 37.6 и 37.7 оснащены КП с силовым переключением и достигают скорости 40 км/ч. Коробка передач имеет четыре скорости (другой вариант – шесть) переднего хода и три заднего и обеспечивает оптимальную передачу энергии двигателя колесам, что повышает производительность и экономит горючее. Повышенная экономичность в эксплуатации погрузчика достигается также благодаря большим интервалам между циклами техобслуживания. Так, замена машинного масла необходима после 500 часов работы, а гидравлической жидкости и фильтров гидросистемы – после 1500 часов.

# В номере 85

## ТРАКТОРЫ

история, люди, машины

**В номере:**

- Посевные машины
- Выставка 1923 года



Посевные машины

Выставка 1923 года



hachette

**«Коломенец-1»**

**Спрашивайте в киосках уже через две недели!**

© 2018 Ашет Коллекция. ООО «Ашет Коллекция» зарегистрирован по адресу: г. Москва, ул. Витязская, д. 49, стр. 2.  
Коллекция «Тракторы» является частью серии «Ашет Коллекция» и предназначена для коллекционирования. Фотографии не служат для точного описания товара.