

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Герман Фендт: инженер
и бизнесмен



Тракторы New Major
и Power Major



модель номера

Fendt Dieselross
F15 H6



hachette

Периодическое издание

ISSN 2311-2131

00081



9 772311 213101

12+

Содержание не является рекламой

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Склярков 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-kollektcia.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 «KazPress»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковинная, д. 42-44,
оф. 15 Б, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАЇНА»,

ул. Димитрова, 5, корпус 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 содержание. Воспроизведение материалов
в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашет 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: 11.01.2018.

Дата выхода в свет: 22.03.2018.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

**Трактор Fendt
Dieselross F15 N6
на все случаи жизни**



Портреты

8

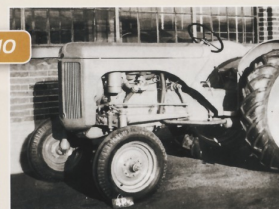
**Герман Фендт:
инженер и бизнесмен**



Тракторы мира

10

**Тракторы New Major
и Power Major**



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 © Dreamstime; стр. 4-9 © Hachette Collections;
стр. 10 (в центре, справа) © Dokument von Ford / Aus den Archiven von Christophe Routier
(центр) © Dokument von Ford / Aus den Archiven von Jean-Pierre Nollet,
стр. 11 © Dokument von Ford / Aus den Archiven von Christophe Routier.



Конец 40-х годов прошлого века был отмечен уникальным расцветом производства сельхозмашин и агрегатов. Восстановление экономики в Европе шло стремительными темпами. Тем не менее положение сложилось далеко не безоблачное: при всем желании крестьяне едва успевали обрабатывать поля. Тракторы, преимущественно устаревшие и довоенные, встречались редко. Крестьянам требовались универсальные, недорогие и простые в обслуживании машины.

Компании, принялись за работу, в том числе немецкое предприятие Fendt («Фендт»). В 1949 году в Ганновере на выставке сельхозтехники Немецкого сельскохозяйственного общества компания «Фендт» впервые представила публике трактор F15, специально созданный для мелких хозяйств. Название «Дизельросс» крестьянам было знакомо еще с 1930 года. Теперь наступило время мощного малогабаритного трактора, призванного расширить ассортимент компании и открыть новую главу в ее истории.



Трактор Fendt Dieselross F15 H6 на все случаи жизни

Большие колеса сделали модель F15 H6 оптимальным пропашным трактором. Его эксплуатационные возможности упрочили в послевоенное время славу трактора Dieselross, и по сей день продолжающего оставаться одним из самых известных тракторов компании «Фендт» из Альгоя.

Компанию «Фендт» знали, поскольку за ее спиной, как и у большинства тракторостроителей, уже был целый ряд довоенных моделей. Наименования F18, F22 и F25 обозначали тракторы среднего или верхнего сегмента.

Не такой, как другие

Проектируя в 1929 году самый первый Dieselross, Герман Фендт глаз не спускал с конкурентов, которым тоже было что предложить. Однако их машины были либо очень мощны, но обладали внушительным весом, либо настолько скудно экипированы, что о тракторе как таковом и говорить не приходилось. Фендт представлял свой трактор совершенно другим. Dieselross должен был исправить положение и, благодаря своей универсальности, преодолеть разрыв между

гигантизмом и ничтожностью. В качестве покупателей должны выступить многочисленные крестьянские хозяйства типично многоотраслевой направленности. Для них характерен цикл классических полевых работ по уходу за корнеплодами. Уже в 1930 году из ворот завода вышел первый Dieselross. Период испытаний еще не закончился, а крестьяне, прежде всего из ближайших деревень, уже вовсю пользовались компактным трактором мощностью 6 л. с., проверяя его на прочность. По своим техническим возможностям он намного превосходил моторизованную косилку и навесной плуг. Прошло еще три долгих года, прежде чем трактор стал фютов к выходу на большой рынок.

Благодаря большому задним колесам и высокому дорожному просвету F15 H6 идеально подходил для выращивания корнеплодов.



Прежде всего Dieselross выбирали владельцы пастбищных и многоотраслевых хозяйств.



Fendt F15 H6 работал как типичный маленький трактор. Сферой его применения были традиционные полевые работы и уход за целым рядом различных растений.

Литера Н

Хотя скорость тракторов F15 модификации H6 снизилась на несколько километров в час, преимущества увеличенных шин это с лихвой компенсировали: впечатляющие сверхбольшие задние колеса размером 8-32" легко шли по уклонам и создавали дополнительный дорожный просвет, играющий решающую роль при возделывании корнеплодов. Благодаря увеличенному просвету уборка свеклы и других корнеплодов стала более щадящей и повреждение пропашных культур значительно сократилось. Сегодня в автопарке многих ферм тракторы с большими колесами особенно важны для выращивания спаржи.





Поддрессоренная передняя ось и шесть передних передач позволяли F15 H6 маневрировать даже на пресеченной местности.



Даже работы в лесу были частью типичного применения трактора Dieselross. Стандартная модель F15 была оснащена задними колесами обычного размера – 8-20".

На шести передачах

Трактор F15 появился не просто своевременно, ряд его модификаций быстро расширялся. Всего через год после премьерной модели 1949 года вышли версии F15 H и F15 H6. Литера H означала большое колесо, дополнительная цифра 6 – трансмиссию, расширенную с двух до шести передних передач. Кроме того, был еще вариант с буквой G, указывавшей на оснащение стандартными тракторными шинами. Тем не менее все три усовершенствованных трактора F15 принципиально держались проверенной схемы первых моделей Dieselross. Поэтому техническая концепция широкой линейки предусматривала выполнение всех работ

в многоотраслевом крестьянском хозяйстве. Модель F15 H6 была особенно подходящей в родных местах компании «Фендт», в Южной Германии, где преобладали хозяйства, занятые использованием лугов и пастбищ. Благодаря сверхбольшим задним шинам размером 8-32" и шестиступенчатой коробке передач он часто оказывался незаменимым. Шестиступенчатую версию F15 H6 компания «Фендт» целиком производила собственными силами. Присутствовал замедленный ход 0,9–1,9 км/ч. В предшественнице F15 H6, модели F15, вышедшей в 1949 году, тракторостроители из Альтгейма еще зависели от поставок трансмиссий фирмы ZF. Применение тяжелых тракторов требовало

больших затрат топлива, а F15 H6 был мал, да удал: несмотря на некоторые ограничения, у трактора Dieselross было безусловное достоинство – мощный, хорошо сбалансированный мотор. Требуемый двигатель поставала компания MWM («Моторен Верке Мангейм»). Этот мотор типа KD 415 E мощностью 15 л. с. развивал максимальную скорость около 20 км/ч – солидное значение для этого маленького трактора с широким радиусом применения. Нередко Fendt с большими



F15 H6 с боковой косилкой отдыхает на краю поля.

ТРАКТОР С ОПРЫСКИВАТЕЛЕМ

Свою универсальность Fendt Dieselross F15 H6 доказал и на более сложных участках. Например, при выращивании фруктов: изменяемая ширина колеи (с 1250 до 1500 мм) обеспечивала проезд в междурядьях различных плодовых культур. Крестьяне обрабатывали культуры от любых вредителей из прикрепляемого садового опрыскивателя. Специальное оборудование использовали в основном в межсезонье сбора урожая. Преимуществами трактора была компактность и достаточная мощность привода: несмотря на минималистическую конструкцию, Dieselross можно было задействовать с другими агрегатами на более тяжелых полевых работах.

колесами покупали как второй трактор, прежде всего для ухода и сбора урожая корнеплодов или винограда.

Черты малого и универсального трактора

Сильной стороной F15 H6 была универсальность. Во многом Dieselfross заинтересовывал не столько мощностью, сколько широтой применения – сам по себе или в качестве второго трактора в большом хозяйстве. При этом изменяемая ширина колеи была лишь одной из множества функциональных возможностей. F15 H6, например, также

демонстрировал хорошую маневренность в тесных условиях: ручной тормоз действовал прямо на трансмиссию, а колочный тормоз с внутренними колодками – на задние колеса. Шесть передних и две задние передачи и блокировка дифференциала позволяли трактористу отлично управлять машиной. Для оптимального преодоления неровностей почвы инженеры снабдили переднюю ось Dieselfross типовой маятниковой подвеской. На F15 H6 ее усилили, и не только одели задние колеса в шины увеличенного размера, но и ступицы передних – в пылезащитные кожухи. Dieselfross на больших колесах был готов практически к любому

из традиционных применений: вспашке, сенокосу, уборке или посадке. Даже к лесозаготовкам: с помощью канатной лебедки с ремненным шкивом и фланца F15 H6 развивал силу тяги 250 кг.

Лебедка, рессоры и почвозащиты

Акцент в конструкции F15 H6 явно делался на универсальность. И если различные тракторостроительные фирмы уже включили канатную лебедку в стандартный комплект поставки дополнительного оборудования, Dieselfross также предлагал эксклюзив: компания «Бингер» разработала особую канатную

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА FENDT DIESELROSS F15 H6



Назначение

Все полевые работы, в том числе по уходу за корнеплодами.

Изготовитель	Компания «Фендт»
Время выпуска	1950–1957
Мощность двигателя, л. с.	15
Конструктивная масса, кг	1290
Число передач вперед / назад	6 / 2
Максимальная скорость, км/ч	20
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	2640 × 1550 × 1550



У этого трактора нет обязательных передних грязезащитных крыльев, зато есть соответствующая пара задних.

лебедку с таким же названием специально для работы на плодовых культурах. Это была крепившаяся сбоку трактора конструкция, позволявшая, например, довольно комфортно трепать древесину, даже при большом перепаде высот. Свою канатную лебедку компания «Бингер» поставляла на рынок сельскохозяйственной техники с 1947 года. Простой в эксплуатации агрегат быстро зарекомендовал себя как надежное тяговое подспорье. Включение в список аксессуаров трактора Dieselross канатной лебедки «Бингер» всего через три года после начала ее продаж характерно для процветающего рынка сельскохозяйственной техники того времени.

Новинки появлялись постоянно, расширяя и разнообразя ассортимент. Очень щедрым соответственно вскоре стал и перечень навесного и прицепного оборудования Dieselross F15 H6. И не только в сегменте особых запросов. Присутствовали в нем и не слишком приметные, но полезные инструменты, такие как электрический стартер или насос для шин с приводом от вала отбора мощности. Вскоре востребованными оказались аксессуары Dieselross для комфортной езды. Помимо сиденья на грязезащитном крыле водителя начали заказывать всесезонный мягкий тент, а грязезащитные крылья передних колес вошли в стандартную комплектацию. Таким же типовым (впрочем, как и у многих конкурентов, например на «Порше Мастера»), стало чашеобразное сиденье с параллелограммной подвеской. Важным подспорьем в проведении классических полевых работ были дополнительные балласты для увеличения сцепной массы передних и задних колес, косилка и массивные накидные почвозацепы. В особенности почвозацепы, поскольку их стальные конструкции, надетые на резиновые шины, тварили на грязном грунте чудеса и вскоре сделались для F15 H6 «сельскими цепями противоскольжения».



Отреставрированный F15 G с асепогодной крышей и установленным сигнальным фонарем.



Модель F15 G 1953 года. В более поздних модификациях конструкция передней оси стала более гибкой.

Герман Фендт: инженер и бизнесмен

Герман Фендт вместе с братом Ксавьером превратил семейное предприятие во всемирно известный бренд.



Герман Фендт с братьями Паулем (слева) и Ксавьером (справа).

Герман Фендт родился 13 августа 1911 года в семье инженеров и ремесленников. Десятилетиями в их жизни интенсивное взаимодействие с миром машин сочеталось с работой с сельскохозяйственными орудиями всех видов. После окончания школы на отцовском предприятии Герман выучился на мастера по работе со свинцом. Еще подростком он стал опытным механиком. Все, что характерно для заводов середины XIX века, начало проникать в глухие уголки южнонемецкой провинции: машина входила в быт. Сперва ею робко восхищались, потом критически изучали и, наконец, приняли как незаменимую. Сельская жизнь в регионе Альгой, с его мелкими крестьянскими хозяйствами, была особенно подвержена этим структурным изменениям. Без технического прогресса больше не обойтись. Потребность в модернизации росла и требовала постоянных инноваций. Фирма «Фендт» стояла в центре этого процесса.

Почти 100 лет

Начало предприятия в 1898 году положил отец Германа Фендта с изготовления стационарных моторов «Дойц». В 1933 году после смерти отца руководство ненадолго взяла на себя мать Кресценция, пока в 1937 году компания, наконец, не получила название «Ксавьер Фендт унд Ко. Шлеппер унд Maschinenfabriks» – братьев Ксавьера и Германа Фендтов. Оба отошли от непосредственного руководства и передали ответственность сторонним менеджерам только в 1980 году. В 1997 году, через два года после смерти Германа Фендта, наследники продали все свои доли североамериканскому сельскохозяйственному концерну.



Первый Dieselross, собранный на подворье семьи Фендт. Хорошо видна баковая косилка.

Свинцовые полосы

Отец обучал Германа и его старшего брата Ксавьера на мастерах по работе со свинцом. Это традиционное, сегодня позабытое, ремесло играло важную роль в создании церковных витражей. Монтаж витражей невозможен без специальных свинцовых полос, которые изготавливала мастерская Фендтов. Однако стремительно наступала индустриализация, и уже в 1928 году старший, Иоганн Георг Фендт, производство прекращает. В семье Фендтов появляется новая, более современная тема – машиностроение. Благодаря близости к региональному аграрному производству Фендты знают слабые места в работе крестьян. Особенно больших усилий требуют такие примитивные работы, как луговые сенокосы. Поместив двигатель внутреннего сгорания на стационарную косилку, Фендты создали свою первую сельскохозяйственную машину. Отец и сын работают над налаживанием серийного производства моторизованных зерноуборочных комбайнов. С 1928 года, сразу после прекращения производства свинцовых полос, они выпускают моторную косилку. Таким образом Фендты становятся на верный путь, поскольку массовое изготовление в 1920-е годы многочисленных моторизованных косилок открывает дорогу современному тракторостроению.

Инновация на колесах

После успеха продаж моторных косилок наступает звездный час Германа Фендта, поскольку первый Dieselross 1929 года фактически представляет собой его творение. Пользуясь советами отца, он с головой погружается в создание первого маленького трактора. Его идея основывается на моторной косилке, но выходит далеко за пределы ее скромных



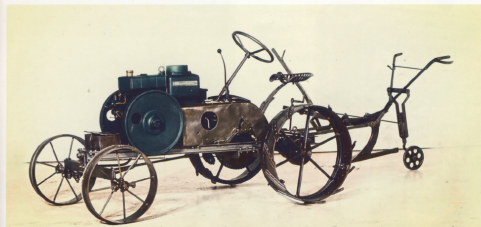
F22 принадлежал ко второму поколению тракторов Dieselross и поступил на рынок в 1938 году.

возможностей: машина должна быть не только дешевле, но значительно легче и проще в управлении.

На сельскохозяйственной выставке 1933 года в Мюнхене небольшой трактор впервые показали широкой публике. Реакция была довольно сдержанная. К тому же братья Герман и Ксавьер Фенд застигнуты врасплох скоростной смертью отца. Трудности заставляют сменить курс: цифры продаж крайне низки, за год изготовлено всего три трактора. При этом Герман и Ксавьер активно помогают всего пяти



Dieselross первого поколения в начале 1930-х годов на сенокосе.



Первый Dieselross 1930 года мощностью 6 л. с., с плугом и стальными колесами.

сотрудникам. В конце концов все должно измениться, и братья с нетерпением ждут быстрого роста и превращения во влиятельную тракторостроительную компанию. В 1935 году они заключают договор о сотрудничестве с фирмой «Байернше Варенфермитлунг».

Расширение и возвышение

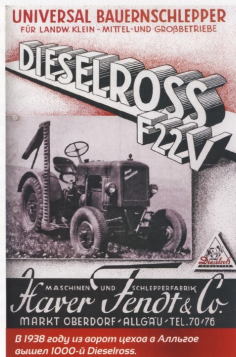
В 1937 году учреждена Ксавьером и Германом компания «Фендт-Верке» со штаб-квартирой в Марктобердорфе открывает первый настоящий цех. За многие годы происходит немало расширений и преобразований. Теперь появляется место для совершенствования трактора Dieselross. Разработаны две модификации, и обе довольно убедительны: на модели F8 впервые установлен вал отбора мощности, независимый от двигателя, а последний достигает respectableных 18 л. с. Преимущество F22 с 1938 года увеличивает цифры продаж и убеждает двигателем вертикальной конструкции и водяным охлаждением. В том же году завод «Фендт» выпускает 1000-й Dieselross. Марка «Фендт» создана, и спрос неуклонно растет.

Коммерсант и конструктор

Теперь братьям Фендт удается почти всё. При этом ничто не сравнится с правильным разделением труда: Герман выступает в роли коммерческого и технического директора, а его брат Ксавьер отвечает за производство. Практика Герману Фендту ближе унылой теории, даже если вскоду должен быть порядок. С ранних лет помогая отцу, он понял: общение с потенциальными покупателями незаменимо. Важнейший вопрос: каковы пожелания крестьянина к трактору послезавтрашнего дня? Длинная череда инноваций свидетельствует о верном инстинкте выбора лучшего. Гидростатической трансмиссией, бесступенчатой автоматической

НАГРАДЫ

Отмечены не только заслуги Германа в экономике. Брауншвейгский университет присвоил ему степень почетного доктора, а государство наградило за самоотверженную общественную работу и успешную предпринимательскую деятельность Большим крестом «за заслуги перед Федеративной Республикой Германия».



коробкой передач, моделью без капота с двигателем, расположенным под кузовом, список новшеств отнюдь не исчерпывается. Однако в радостях и горестях конструкторской работы никакие озарения ничего не решат. В основе, скорее, лежит строго организованный процесс и общение инженеров. Вот почему в 1978 году Герман Фендт создает Центр научных исследований и конструкторских разработок – первое подобного рода учреждение в сфере сельскохозяйственной техники. Несмотря на все изобретения, настоящей известности Герману Фендту пришлось ждать до 1985 года, когда его фирма поднялась на первое место в списке продаж. Теперь лидерство на германском рынке принадлежало компании из города Марктобердорфа в регионе Аллгой. В это время Герман Фендт, отойдя от руководства в 1980 году, остается лишь в консультативном совете. Герман Фендт скончался вскоре после своего 84-летия, 17 августа 1995 года, в родном городе Марктобердорф.

Тракторы New Major и Power Major

В 1951 году лондонское предприятие американской компании «Фордзон» поставило на рынок новую модель – E1A, больше известную как New Major («Нью Мэйджор»). Продажи нового трактора вскоре стремительно взлетели. В 1958 году сменивший E1A дизельный Power Major («Пауэр Мэйджор») стал синонимом успеха.

В 1945 году прочный 27-сильный трактор E27N Major фирмы «Фордзон» стремительно покоряет сердца крестьян Великобритании, его можно увидеть и на полях континентальной Европы. Прекрасно организованное послепродажное обслуживание в кратчайшие сроки удовлетворяет все пожелания владельцев транспортного средства – идет ли речь о поставке запчастей или ремонте. Но вскоре становится ясно, что время спартанских четырехцилиндровых бензиновых тракторов, миновало. Инженеры «Фордзона» хотят снабдить машину новым, еще более надежным и мощным двигателем, доступным в дизельной и мазутной версии.

Прототипы

В конце 1945 года Fordson командирует на северо-восток Лондона, в Дагенхэм, инженера, который привозит с собой прототип 4P



Трактор 4P, послуживший источником вдохновения при работе над эскизным проектом трактора New Major.

компании «Континентал», с четырехцилиндровым бензиновым двигателем, с верхним расположением клапанов. Этот образец служит инженерам в Дагенхэме источником вдохновения. Уже в декабре 1946 года они принимают за работу над эскизным проектом нового трактора – «5035». Трактор

планируют оснастить гидравлическим подъемником и задним валом отбора мощности. Округлые обводы модели дизайнеры заимствуют у Ford Ferguson 9N сочетая их с ясными линиями американских тракторов. Бак располагают позади моторного отсека. Всего изготавливают пять прототипов, и в 1948 году они успешно проходят испытания. Однако в августе 1949 года Гарри Пауэр, начальник цеха производства тракторов в Дагенхэме, останавливает проект «5035». Для выпуска нового трактора требуется полномасштабная закупка новых металлообрабатывающих станков и специального оборудования, которую «Фордзон» не может себе позволить. Поэтому E27N решают переделать. Старый Major сначала получает новую трансмиссию Фоксвелла с шестью передними двумя задними передачами, затем плавную работающую рулевой механизм с гайкой и шариками и усовершенствованную гидравлическую систему. В этом прототипе, названном «5211», топливный бак помещают между сиденьем водителя и двигателем. Разрабатывается еще один прототип – «5241/4». Он сочетает технические новшества «5211» с новым радиатором и новаторским капотом с округлыми обводами. Кроме того, его оснащают четырехцилиндровым дизельным двигателем разработки компании «Форд».



Fordson E1A нулевой серии с трехлемешным плугом. Это один из 50 предметов осязати, предлагаемых к трактору New Major.



Power Major мощнее, с высокоэффективным дифференциалом, усовершенствованной гидравлической системой и улучшенным переключением передач.

Нулевая серия

Прежде чем дело доходит до серийного производства, с февраля 1951 года выпускается множество опытных образцов. В отличие от серийных тракторов лазурного цвета эти первые изделия выкрашены в тон темной бирюзы с ярко-оранжевыми колесами. Машины нулевой серии E1A становятся фотомоделями рекламных проспектов.



Для демонстрации мощи двигателя и сцепления с грунтом Power Major тащит гусеничный County Mk IV, также созданный на базе трактора Power Major.

Три версии одного блока двигателя

Этот двигатель с взаимозаменяемыми для дизельной и мазутной версии цилиндром с мокрой гильзой, коленчатым и распределительными валами и клапанами верхнего расположения совершает маленькую революцию. Стандартизация позволяет «Фордзону» снизить издержки производства и создать запасы запчастей. В результате послепродажное обслуживание становится еще эффективнее, а цена дизеля ниже. На этом фоне закладывается база нового модельного ряда, идущего по стопам прототипа «5241/4». На смену модели E27N приходит трактор, обозначенный E1A, и в 1950-е годы проходящий обкатку.

Большой день «Нью Мэйджора»

Официальная презентация New Major прессе, дистрибьютерам и акционерам «Форда», а также представителям британского кабинета проходит 21–23 февраля 1951 года. На ней можно не только получить представление

о стандартных моделях, но и взглянуть на гусеничные тракторы County («Каунти»), колесно-гусеничную машину, автомобиль с механизмом гусеничного хода и более 50 дополнительных приспособлений, специально предназначенных для New Major.

Первый серийный E1A сходит с конвейера 29 сентября 1951 года. Это модель типа E1ADKN с двигателем на мазуте. Мощность New Major в дизельной версии составляет 35,8 л. с., работающего на тяжелом топливе – 34 л. с., оснащенного бензиновым двигателем – 34,9 л. с. Модели на тяжелом топливе оснащены новой карбюраторной системой, в которой поток топлива запускает только открытие дроссельной заслонки. Все двигатели, работающие на тяжелом топливе и на бензине, имеют регулятор частоты вращения холостого хода, поддерживающий частоту оборотов в диапазоне от 400 до 1700 об/мин. А дизельные двигатели оснащены пневматическим регулятором, управляющим подачей топлива в зависимости от потребляемой мощности. Помимо гидравлического подъемника каждый трактор имеет инструментальный ящик и электрический 12-вольтный стартер. В 1953 году Major дебютирует в США. Однако там продают лишь дизельную версию, дополняя существующий модельный ряд работающих на бензине и тяжелой нефти тракторов «Форда». Первый полноприводной Major, гусеничная модель County, выходит на рынок в 1954 году. Для американских клиентов еще привлекает модификация New Major для возделывания пропашных культур. Производство этой версии ведется в первую очередь для США, предприятием «Роудлесс», с 1956 года выпускающим как многочисленные серийные, так и полноприводные модели. К этому времени New Major продается уже примерно в 100 странах.

Om Mk II к Power Major

В апреле 1957 года «Фордзон» выпустил на рынок Major Mk II. Его особенностью – полностью переработанный дизельный двигатель.

ПРОМЫШЛЕННОЕ ИСПОЛНЕНИЕ

Начиная с 1952 года New Major производили также для промышленных нужд, как основу для различных экскаваторов и погрузчиков. Их высоко ценили многие британские строительные подрядчики государственных заказов. Гусеничные Roadless и County использовали в качестве шасси бульдозеров или грейдеров.



Рекламный тур 1955 года, в ознаменование выпуска 100-тысячного дизельного трактора Major: трактор на платформе «Форд Темпа» проехали от одного дистрибьютора к другому по всей Великобритании.

Легко перемещающиеся и надежные поршни, новый распределительный вал и усовершенствованный впрыск увеличивают мощность трактора до 44 л. с. Из-за отсутствия спроса модель на тяжелом топливе исключена из каталога, становится популярной бензиновая версия. В то же время «Роудлесс», по примеру County, выпускает модификацию с гусеничным приводом. В августе 1958 года New Major окончательно уходит и оставляет поля преемнику, Mk III, официально представленному под именем Power Major. Хотя у Mk II позаимствованы четыре цилиндра, однако новая модель развивает мощность 52,5 л. с. Другими изменениями по сравнению с New Major становятся расширенная приборная панель (с указателем температуры воды, давления масла и зарядом аккумулятора) и ручной акселератор прямо на рулевом колесе (прежде рядом с баком). Для расширения спектра применения эта версия трактора оснащена улучшенной зубчатой конической передачей и ее переключением и гидравлической системой.

Fordson выпускал Power Major менее трех лет. Последний экземпляр сошел с конвейера в Дагенхеме 21 ноября 1960 года.



В номере 82



В номере:

- Поверхностная обработка почвы
- Золотая пятилетка

T-30



Спрашивайте в киосках уже через две недели!