

ТРАКТОРЫ

ИСТОРИЯ, ЛЮДИ, МАШИНЫ



Культиваторы
и тракторы Bungartz



Гусеничный
трактор Fiat 805 C



№
118

модель номера

Lanz 2531



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00118

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, 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 «Ашет Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шевченко, 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: 3200 экз.

Цена: 649 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 © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашет 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: 31.05.2019.

Дата выхода в свет: 22.08.2019.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Трактор-тягач Lanz Eil-Bulldog 2531



История заводов

8

Bungartz: роторные культиваторы и узкоколейные тракторы



Тракторы мира

10

Гусеничный трактор Fiat 805 C



Фотографии и иллюстрации:

Стр. 3-7 © Hachette Collections;
Стр. 8 © Radoslaw Drozdowski | CC-SA-4.08

Стр. 9 © gemeinfrei;

Стр. 10-11 © Archives Fiat.



Eil-Bulldog 2531 («Айль-Бульдог 2531») компании Lanz («Ланц») занимал свою нишу на рынке дорожных тракторов. В 1930-х годах это направление бурно развивалось и открыло производителям сельскохозяйственной техники дополнительные рынки. Например, строительный.

Так, гусеничный трактор той же фирмы Bulldog HRK («Бульдог ХРК») предназначался специально для строительных компаний. Однако и «Бульдог», пригодный для эксплуатации на дорогах, также служил на строительных площадках.

Наряду с самой популярной моделью, Lanz 2531, постоянно росло предложение модели Eil-Bulldog («Айль-Бульдог»). Конструктивно сходный вариант был близнецом модели 2539, но со стальной кабиной водителя. Продажи впечатляли: производство на заводе в Мангейме велось полным ходом, и в 1936 году с конвейера сошел 65-тысячный «Бульдог».



Трактор-тягач Lanz Eil-Bulldog 2531

Моделью 2531 компания Lanz («Ланц») дополнила свой ассортимент дорожных тракторов. С 1937 года эта машина под названием Eil-Bulldog («Айль-Бульдог») почти 20 лет служила отличительным знаком отрасли коммерческих транспортных средств и никогда не скрывала своего сельскохозяйственного происхождения.

Основой конструкции трактора Eil-Bulldog был проверенный калильный двигатель. Однако модель 2531 очень отличалась внешне от предшественников: она напоминала легковой автомобиль. Фактически это был вариант из тех давних времен, когда комбинации сельскохозяйственной техники и автофургонов для перевозки мелких грузов пользовались большим спросом и для поставщиков классических тракторов были очень выгодны. Разумеется, этим воспользовался и промышленный гигант «Ланц» из Мангейма.

«Бульдог» для движения по дорогам

Предприятие с богатыми традициями специализировалось на производстве долговечных и надежных тракторов серии «Бульдог», уже в то время ставшей легендой. Название говорило само за себя, поскольку внешне тракторы напоминали бульдогов. Агрессивность и массивность машины сразу производила впечатление. За нее синий трактор и получил прозвище, которое компания «Ланц» охотно приняла на вооружение и десятилетиями использовала для различных моделей своего ассортимента.



Пневматические шины – неотъемлемая черта всех пригодных к дорожной эксплуатации тракторов. Но в 1937 году в тракторной отрасли это не было само собой разумеющимся.

На все времена

В 1939 году компания «Ланц» продавала самый доступный на тогдашнем рынке малый трактор, 15-сильный Bulldog D 4506, всего за 2750 рейхсмарок. Предприятие даже без потерь пережило Вторую мировую войну. В послевоенной Западной Германии разработчики опирались на довоенную модель и новые копии Eil-Bulldog продолжали успешно продаваться.

Внешний облик лимузина и характеристики трактора-тягача стали залогом большого успеха модели Eil-Bulldog в конце 1930-х годов.



Необычен был и мотор: с 1921 года двигатель с калильной головкой создавал неповторимый шумовой фон. Хотя этот мотор было довольно трудно запустить, но зато он был неприхотлив в работе и прост в обслуживании – то, что нужно было крестьянину. В результате роста автомобилизации в 1920–1930-е годы всё важнее было, чтобы трактор мог двигаться не только в поле, но и по дороге. Требовалась такая машина, на которой можно поехать из деревни в город, работать на промышленной или строительной площадке, перевозить товары. Компания «Ланц» отреагировала на этот запрос и разработала модель Bulldog 2531. С ее представления началась полоса удач фирмы, продолжавшаяся с 1937 по 1954 год.

Податливая передача

Долгая и успешная история модели началась в 1937 году. Концепция пригодного для движения по дороге трактора Eil-Bulldog ставила перед конструкторским отделом несколько сложных задач. Простой перенос всех технических узлов вместе с рамной конструкцией и дополнение двумя парами пневматических шин не удовлетворили бы ни запросы покупателей, ни требования фирмы. Ведь в конце 1930-х годов без определенного комфорта рассчитывать на слишком многое не приходилось. Легковой лимузин получил повсеместное распространение, хотя владеть им могли только богатые. Тем не менее в то время транспортные средства перестали выполнять чисто функциональные цели, и даже на коммерческом транспорте утвердились минимальные стандарты комфорта. Это повышало требования и создавало проблемы.



Модель Lanz 2539 вместо откидного верха из ткани имела закрытую целиком стальную кабину.

Прежде всего инженерам-тракторостроителям предстояло спроектировать особую трансмиссию. Передачу и тормоза, и в первую очередь их воздействие на машину и человека, требовалось адаптировать к передвижению по дороге. Трактор ни в коем случае не должен был терять устойчивость. Компания «Ланц» усердно работала над коробкой передач, и наконец новая конструкция предстала перед конкурентами. Были доступны пять передних и одна задняя передача. Этого хватало и таковы были стандартные значения, однако новаторство силовой передачи заключалось в конструкции: под капотом трактора Lanz 2531 располагалась

трансмиссия, работавшая исключительно на цилиндрических зубчатых колесах. Эта конструкция требовала много места и в большой степени отвечала за общую длину трактора Eil-Bulldog – без малого 4 м. Для дорожной машины далеко не преимущество, но благодаря такой трансмиссии водителю требовался только один рычаг для включения желаемой передачи. И игра стоила свеч, в особенности на асфальтированной дороге: на пятой передаче максимальная скорость составляла 30,6 км/ч.

Тормоза на сжатом воздухе

Еще одной новинкой была опциональная тормозная система с пневматическим приводом. Дорожное движение означало преимущество безопасности, потому что управление было



Объединенные в одно целое белая изогнутая подножка и крылья выглядят очень эффектно. Однако необычное цветовое решение вряд ли прошло бы проверку в полевых работах.

ДЕРЕВЕНСКИЙ ЛИМУЗИН

Складная крыша, грязезащитные крылья, подножки и большие фары подчеркивали пригодность «Бульдога» для езды по дороге. Разработчики адаптировали трактор к месту эксплуатации и технически: поставленная дополнительно пневматическая тормозная система облегчала маневрирование.

Модель номера

свободнее, чем при стандартном оснащении с барабанным тормозом, действующим на задние колеса. На дороге быстрое торможение часто было неизбежно, новая техника выполняла всю работу и обеспечивала комфорт. Компрессор поставляла компания Knorr («Кнорр»), чья установка быстро стала популярным дополнительным оборудованием. Коробку передач, тормоза и даже подрессоренную вилчатую переднюю ось модели Lanz 2531 приспособили к условиям

дорожного движения без пренебрежения балансом мощности. Акцент был сделан на комфортности езды, и это понравилось широкому кругу покупателей: в 1937 году легкое переключение передач, мягкое торможение и езда на четырех пневматических шинах означали настоящий прогресс.

Дизайн кузова также соответствовал высоким эстетическим стандартам. Модель Eil-Bulldog, оснащенная в типовой комплектации складной крышей, производила вполне приличное впечатление. В суматохе интенсивного

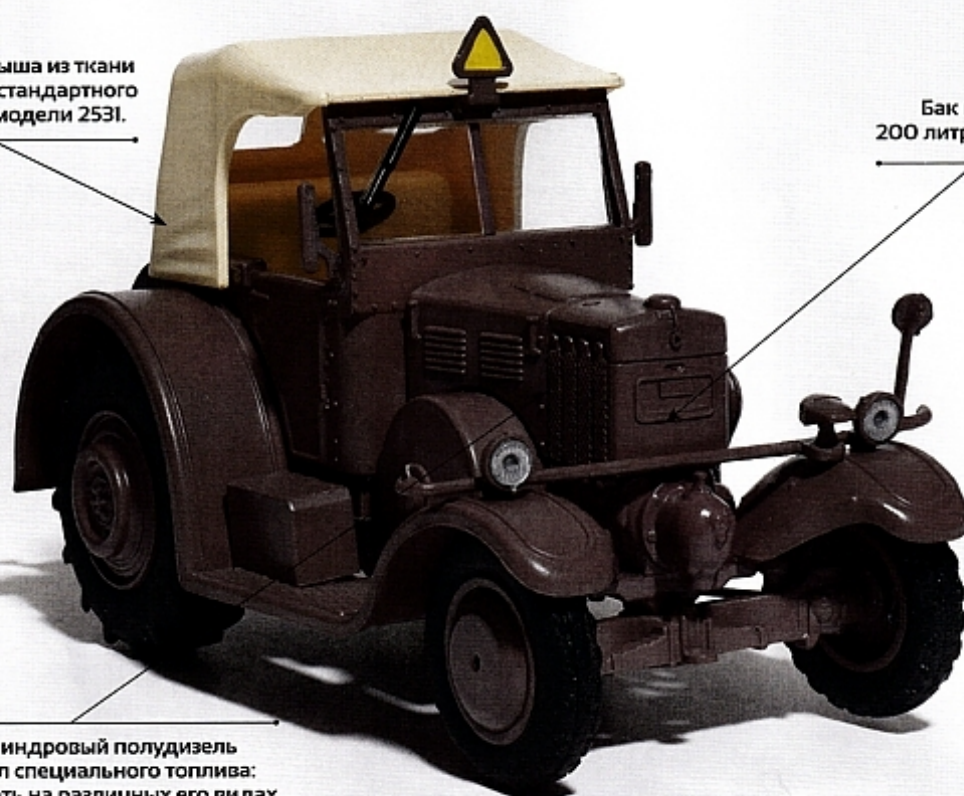
движения машина на первый взгляд казалась трактором с эффектом кабриолета и лишь на второй – коммерческим автомобилем. Проходящие насквозь подножки с обеих сторон, широкие крылья над четырьмя колесами, неподвижно закрепленное и разделенное посередине ветровое стекло со стеклоочистителем с каждой стороны и пара крупных фар придавала модели очарование современного автомобиля. «Булдог» можно было безошибочно узнать по одному признаку – звуку двигателя с калильной головкой.

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА LANZ EIL-BULLDOG 2531

Складная крыша из ткани была частью стандартного оснащения модели 2531.

Бак вмещал 200 литров топлива.

Одноцилиндровый полудизель не требовал специального топлива: он мог работать на различных его видах, вплоть до тяжелой нефти.



Назначение

Стандартные сельскохозяйственные операции в небольшом хозяйстве, работы на промышленной и строительной площадке, транспортные функции.

Изготовитель

Компания «Ланц», Германия

Время выпуска

1937–1954

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

55 (40,3)

Конструктивная масса, кг

4300

Число передач, вперед / назад

5 / 1

Максимальная скорость, км/ч

30,6

Габариты (длина × ширина × высота), мм

3900 × 2160 × 2150



Двигатель с калильной головкой был безошибочной отличительной чертой «Булдогов» компании «Ланц», в том числе и дорожного трактора 2531.

Он напоминал, что этот Lanza разрабатывался как коммерческий автомобиль. Расположенный горизонтально одноцилиндровый агрегат практически без изменений работал в соответствии с традиционной концепцией калильного двигателя и едва ли не на всем спектре топлива – от парафина до тяжелой нефти. Бак емкостью 200 л идеально обеспечивал долгий рабочий день на дороге. Для владельца машина была дешевым универсальным транспортным средством.

Возрождение с «Булдогом»

Война почти целиком разрушила мангеймский завод компании «Ланц». В 1945 году, казалось, напрашивалось начать восстановление с мелкого производства. На первом месте стоял выпуск запчастей, не в последнюю очередь по практическим соображениям: в Германии было около 40 тыс. «Булдогов», чья работа была крайне необходима. Лишь в 1948 году снова возобновилось производство комплектованных тракторов. На всех четырех экземплярах

оно ознаменовалось вопиющим дефицитом рабочей силы, поставок сырья и принесло убыток. Но потом ситуация стала исправляться. С 1952 года полудизельные «Булдоги» продолжили развитие калильных двигателей. Даже новое самоходное шасси для навесных вспомогательных агрегатов Alldog («Альдог»), служившее всего лишь расширению ассортимента транспортных средств, успехом не пользовалось. Иначе обстояло дело с «Булдогами» на полудизельном двигателе. Их принцип экономии топлива сократил его расход почти на треть. Так им даже удалось достигнуть уровня сложных полностью дизельных двигателей, несмотря на то, что компания «Ланц» придерживалась базовой конструкции горизонтального одноцилиндрового двигателя.



Ширина трактора Lanza 2531 составляла приблизительно 2 м. Эта модель со сдвоенными шинами явно шире – вызов как тогдашнему, так и сегодняшнему уличному движению.

Обратно в поле

Модель Lanza 2531, разработанная для решения дорожно-транспортных задач, также доказала свою надежность в полевых работах. Но с одной оговоркой: дополнительные принадлежности, такие как шкив или вал отбора мощности, надо было оплачивать отдельно. Дорожке был и идентичный, но со стальной кабиной Lanza 2539.

Bungartz: роторные культиваторы и узкоколейные тракторы



Машиностроительный завод Bungartz («Бунгартц») из Мюнхена с 1934 года производил роторные культиваторы и другие вспомогательные агрегаты для садоводства. Он не зарекомендовал себя в сфере строительства большегрузных тракторов, но стал специалистом по узкоколейным тракторам для городского хозяйства и виноградарства.

Производство транспортных средств, связанное с именем Бунгартц, началось с автомобилей и жилых автоприцепов. Родившийся в 1900 году Эверхард Бунгартц в 1934-м основал в Мюнхене фирму Bungartz & Co. («Бунгартц унд Ко.»), производившую под маркой «Бутц» автомобили, соответствующие трейлеры и даже

складные жилые автоприцепы Hausdabei («Хаусдабай»). Когда главному инженеру Йозефу Ганцу пришлось бежать из Германии от нацистского режима, Бунгартц перевел свой машиностроительный завод на производство роторных культиваторов для почвы. Он первым построил агрегаты по лицензии Siemens & Halske («Сименс унд Хальске»),

Роторные фрезы и мотокультиваторы

Первый собственной конструкции роторный культиватор Bungartz модель L3 в 1937 году оснащался 4,5-сильным двигателем фирмы DKW. Вскоре компания «Бунгартц» заняла на рынке доминирующее положение: в 1939 году, незадолго до начала Второй мировой войны, мюнхенцы гордились 95 % общенемецкого экспорта почвенных фрез и малых тракторов и 80 % долей внутреннего рынка. Поскольку спрос на моторизацию обработки и культивации почвы фрезами в крупных садоводческих предприятиях дополнительно увеличился вследствие растущей нехватки рабочих, компания «Бунгартц» разработала для этого нового направления мотоблок H3, выпуск которого начался в 1940 году. К 1945 году мюнхенцы продали 35 000 мощных почвенных фрез и таким образом, на тогдашнем жаргоне



Модель Bungartz TB выпускали до 1979 года под разными названиями.

Легковой Butz

Конструкция двухместного автомобиля принадлежала Йозефу Ганцу, инженеру венгерского происхождения, в 1930-е годы разработавшему целый ряд малых автомобилей. Кабриолеты-лимузины Bungartz имели кузов из клееной фанеры и двухцилиндровый водяного охлаждения двухтактный двигатель объемом 400 см³, расположенный сзади. В 1934 году на Берлинском автосалоне Бунгартц выставил свою модель, назначив предположительную цену 1430 рейхсмарок. Поскольку автомобиль не вызвал большого интереса, было выпущено считанное количество экземпляров. Тем не менее разработанный Фердинандом Порше в конце 1930-х годов Volkswagen («Фольксваген») вобрал в себя многие черты мини-автомобиля Йозефа Ганца.



Йозеф Ганц в 1934 году разработал для фирмы «Бунгартц» небольшой автомобиль Butz.

проявляющих национал-социалистов, «плодо-
творно поработал в сфере продовольственной
безопасности» германского рейха.

Мотоблоки и малые тракторы

Во время Второй мировой войны завод «Бун-
гартц» в Мюнхене серьезно пострадал от авиа-
налетов, но уже в 1945 году на нем построили
первые новые почвенные фрезы. До 1953 года
фирма «Бунгартц унд Ко.», на которой вновь
работало около 350 человек, поставила
8000 пропашных фрез и 11 500 одноосных
моблоков. Большой успех коренился в обра-
ботке высококачественных материалов и хоро-
шей герметизации машин от грязи и пыли.
Компания вышла на рынок двухосных тракто-
ров в 1953 году с опытными моделями T1 и T2.
Затем на выставке Немецкого сельскохозяй-
ственного общества в Кельне фирма пред-
ставила фрезерный трактор T3 – модер-
низацию своей одноосной

серии U1. Трактор T3 по желанию клиента
мог оснащаться фирменным 11-сильным бен-
зиновым двигателем или 14-сильным дизе-
лем компании Stihl («Штиль»). Узкий корпус,
устойчивость на склоне, хорошо настроенная
6-ступенчатая коробка передач и великоле-
пная маневренность при минимальном радиусе
разворота, различное навесное оборудование,
такое как фрезы, спринклерный насос, пневма-
тический отбойный молоток, – всё это заинте-
ресовало фермеров, занятых плодоводством.

Из Мюнхена в Хорнбах

В 1956 году на рынок вышла первая версия
T5, с одноцилиндровым двигателем компа-
нии Hatz («Хатц») с воздушным охлаждением,
мощностью 12 л. с., рабочим объемом 668 см³.
Фирменного производства трансмиссия



Среди тракторов для виноградарства фирмы «Бунгартц унд Пешке» была модель T9-DA50 с восемью передними и двумя задними передачами.

имела четыре передние передачи, первые
три можно было переключить на задний ход.
Ширина колеи могла регулироваться до общей
ширины трактора – 1,1 м, что обеспечивало
возможность обычной обработки земли. Хотя
германский тракторный бум закончился, в год
регистрации около 300 новых машин Бун-
гартца. Продав большую часть мюнхенского
завода, он вместе с производителем строи-
тельной техники Карлом Пешке из Цвай-
брюккена в пфальцском Хорнбахе построил
новый современный тракторный завод под
названием Buntgartz & Peschke («Бунгартц унд
Пешке»). В 1974 году, когда, несмотря на новые
и более мощные тракторы для городов и вино-
градарства, продажи упали, эра Бунгартца
в немецком тракторостроении закончилась.
Тракторное подразделение досталось конку-
ренту Гатброду. До 1976 года в Хорнбахе все
еще производили узкоколейные модели T8
и T9 и городские тракторы. Эверхард Бунгартц
умер в Мюнхене в 1984 году.

Мотоблок Buntgartz L5
выпускали с 1954 по
1967 год в нескольких
вариантах. Он был
доступен как
с бензиновым,
так и с дизельным
двигателем.



МОДЕЛЬ T5

Еще популярнее, чем T3,
оказалась разработанная
примерно в 1955 году модель T5,
мощностью от 12 до 13 л. с. Этот
трактор был спроектирован для
пропашных и садовых культур.
Запатентованное 90-градусное
рулевое управление T5 позволило
добиться поворота управляемых
колес почти под прямым углом.

Гусеничный трактор Fiat 805 C

Представленный в 1975 году Fiat 805 C стал первым гусеничным трактором средней мощности компании Fiat («Фиат»). Он располагался между классическими моделями серии Nastro d'Oro («Золотая лента») и большими тракторами 80, 100 и 150 C, предназначенными для тяжелой работы с плугом.

Компания «Фиат» всегда была лидером итальянского рынка гусеничных сельскохозяйственных тракторов. В начале 1970-х годов у фирмы было две серии таких машин: универсальные тракторы Nastro d'Oro (модели 355, 455, 505 и 605 C) и большие и мощные 80, 100 и 150 B, в основном предназначенные для проведения тяжелой вспашки в крупных хозяйствах. Мощнейшим в классе малых и средних гусеничных тракторов был 56-сильный 2950-килограммовый 605 C. Самым малым в высшем классе мощности был трактор 80 C, 80-сильный при весе 6750 кг. Последнюю модель заменили на 90 C, примерно на 10 л. с. мощнее и общей массой 6950 кг. Таким образом, у компании отсутствовал только гусеничный трактор средней мощности, столь же универсальный, как модели серии Nastro d'Oro, но и достаточно мощный

для более тяжелых полевых работ, что делало бы его идеальным для средних фермерских хозяйств, плодородов и виноделов.

Средний трактор

В 1975 году «Фиат» представил модель 805 C. Трактор мощностью 80 л. с. и узкой платформой весил 5360 кг. У модели 805 C был элегантный корпус, который должен был понравиться потенциальным клиентам. Трактор был оснащен двигателем Fiat OM C03 /75, с непосредственным впрыском, развивавшим 80 л. с. при 2100 об/мин, объемом 4562 см³, с диа-

метром цилиндра 110 мм и ходом поршня 120 мм. Вследствие большого веса двигательную группу установили над передней осью трактора «развернув



Двигатель установлен над передней осью трактора 805 C «задом наперед», обеспечивая очень хорошую продольную устойчивость.

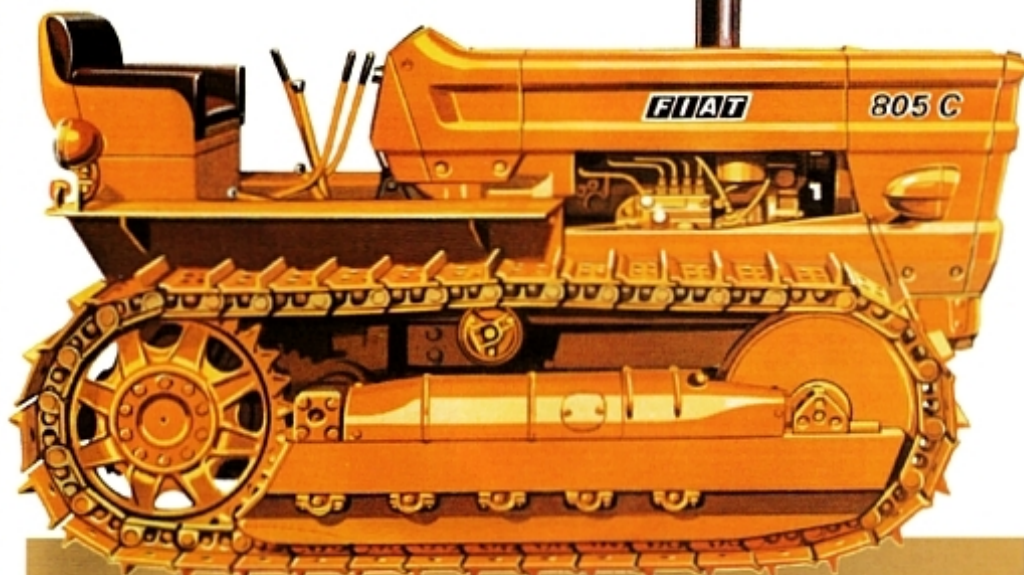
Давление и сцепление

Колесная база 1830 мм и 36 звеньев гусеничной ленты обеспечивали модели 805 C постоянную устойчивость и хорошее сцепление с грунтом. Ширина звена гусеницы была 400 мм, так что общая опорная поверхность составляла 14 240 см², а давление на грунт – 0,38 кг/см². По заказу трактор оснащали гусеницами со звеньями шириной 500 мм: общая опорная поверхность вырастала до 18 300 см², а давление на грунт падало до 0,29 кг/см² – это половина давления на грунт человека.

наоборот», предотвращая опрокидывание трактора, во время преодоления крутого склона при «тормозящем» навесном оборудовании. Топливный бак, расположенный на левом крыле, вмещал 128 л, чего хватило примерно на 10 часов работы. Снятие переднего капота обеспечивало простой доступ к воздушному фильтру и аккумулятору 143 А, а уровень моторного масла и топливный фильтр можно было контролировать без разборки деталей.

Сцепление с рычагом мертвой точки

Сцепление коробки передач представляло собой работающую в масле двухдисковую муфту с собственным промывочным и смазочным насосом. Диски были изготовлены из пластмассы и благодаря большим трещинам



Обтекаемые ободы модели Fiat 805 C позаимствованы из серии Nastro d'Oro.

поверхностям имели долгий срок эксплуатации. Самонастраивающаяся силовая передача включалась и выключалась рычагом мертвой точки: рычаг производил разъединение и силовое сцепление высвобождалось или задействовалось. Это позволяло водителю легко остановить гусеничный трактор, не переводя рычаг переключения передач на «свободный ход». Мощное сцепление передавало крутящий момент на трансмиссию с шестью ступенями передних и двумя задних передач и управляемую двумя обращенными к сиденью рычагами. Передние передачи были оптимально разделены на ступени чуть более одного километра в час, что в сумме составляло пять рабочих скоростей и одну скорость езды, каждая из которых предназначалась для конкретных задач. Первая, 2,5 км/ч, – для фрезерования почвы на пониженной скорости. Вторая, 3,6 км/ч, – для тяжелой вспашки. Третья, 4,5 км/ч, – для быстрой вспашки. Четвертая, 5,5 км/ч, – для боронования. Пятая, 7,9 км/ч, – для работы с верхним слоем почвы. Шестая, 10,1 км/ч, – для езды по дороге. Ступени скоростей двух задних передач были 2,9 и 6,5 км/ч соответственно. Несмотря на малый вес, 805 С имел тягу на дышло 5600 кг.

Всегда готов к эксплуатации

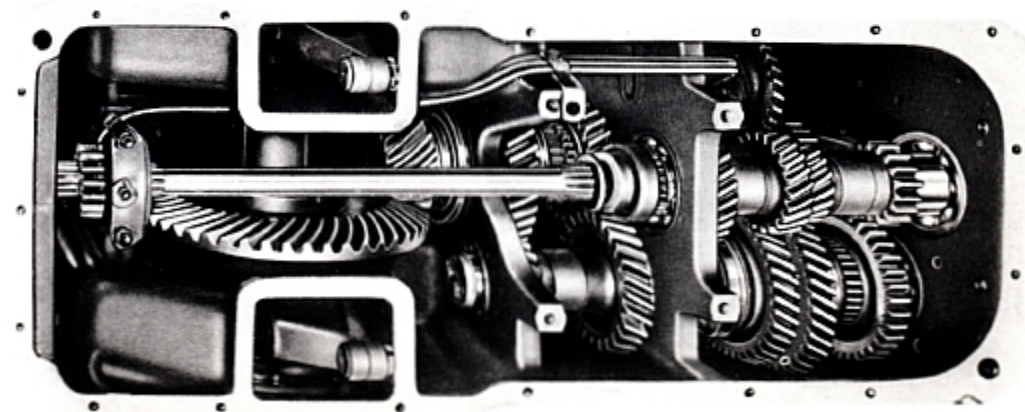
Fiat 805 С отличался от более тяжелого 80 С куда большим разнообразием предлагаемого навесного оборудования, как и полагается универсальному трактору. По горизонтали положение культиватора изменялось на 700 мм, для чего предусматривалось семь различных позиций. Кроме того, его можно было настраивать на четыре разных высоты – от 170 до 310 мм – и таким образом легко приспособлять ко многим насаждениям. По сравнению со спартанскими тракторами 1970-х годов кабина водителя 805 С была удобной и безопасной, хотя в отличие от колесных



80 л. с. при 5360 кг собственной массы и силе тяги 5600 кг – главные характеристики трактора Fiat 805 С.

гусеничные тракторы тогда не оснащались установками против опрокидывания. Обитое и удобное сиденье было мягким, но не мешало водителю сильно наклоняться вправо или влево. Удобно расположенный рычаг переключения облегчал управление. Трансмиссионная муфта на 805 С удобно расположена и действует плавно, как и независимые тормоза, органы управления подъемником и дополнительными

регулирующими клапанами. Приборная панель с тахометром, счетчиком рабочего времени, уровнем топлива и термометром воды для охлаждения двигателя давала важные показатели. Рядом с замком зажигания находился тумблер предпускового подогрева двигателя, необходимый при очень низких температурах. Осветительное оборудование включало фары, габаритные огни и задний фонарь.



Трансмиссия представляет собой моноблок из чугуна. Шестерни косозубые.

ПРЕЕМНИКИ

Трактор 805 С «Фиат» производил с 1975 по 1981 год. Ему на смену пришли две новые модели, 855 и 955, не снискавшие на рынке большого признания. За ними в 1985 году последовал более успешный 100-55, последний из средних гусеничных тракторов компании.

В номере 119

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины

В номере:

- Тракторы Zetor: солидные и недорогие
- Чехословацкий Z 25



модель номера

Güldner G 60 / G 60 A



Тракторы Zetor:
солидные и недорогие



Чехословацкий Z 25



Güldner G 60 / G 60 A



Спрашивайте в киосках уже через две недели!