

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 699 руб.

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Реставрация  
трактора А 111



Трактор итальянской  
фирмы «ОТО Мелара»



модель номера

**Allgaier A 111**



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



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-kolleksiya.ru](mailto:info@hachette-kolleksiya.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](mailto: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. 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](http://www.podpiska.edipresse.ua)

E-mail: [podpiska@edipresse.ua](mailto:podpiska@edipresse.ua)

**Отпечатано в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 3150 экз.

Цена: 699 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 © 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 неотъем-  
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-  
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.

Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 26.07.2019.

Дата выхода в свет: 03.10.2019.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

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

## Содержание

### Модель номера

3

### Универсальный трактор Allgaier A 111



### В контексте времени

8

### Реставрация трактора A 111



### История заводов

10

### Трактор итальянской фирмы «ОТО Мелара»



Фотографии и иллюстрации:

Стр. 3 (в середине), 4 (внизу), 7 © Ulf Kaack;

Стр. 3 (внизу), 5 © Archiv Allgaier;

Стр. 4 (вверху) © gemeinfre; Стр. 6 © Hachette Collections;

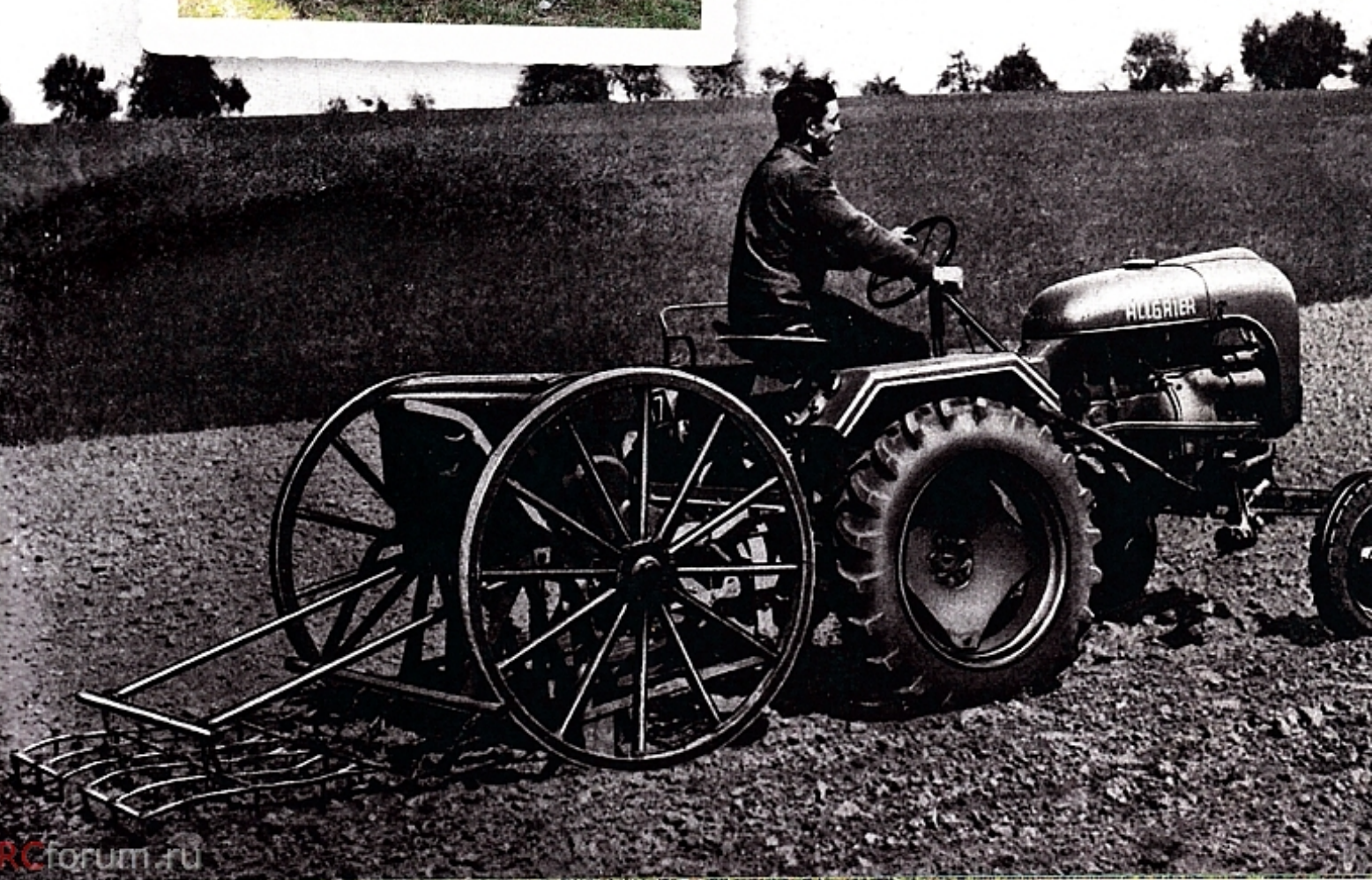
Стр. 8, 9 © Ekkehard Diez; Стр. 10, 11 © DR.





Тракторостроительная компания «Allgaier» («Альгайер») из Уингена, Вюртемберг, сумела сразу после Второй мировой войны добиться значительных продаж. Однако сотрудничество с конструкторским бюро «Porsche» («Порше») в Цуффенхаузене помогло фирме взлететь на большую высоту.

Еще перед Второй мировой войной Эрвин Альгайер и Фердинанд Порше работали над различными прототипами народного трактора. Из-за войны проект не реализовали. В мирное время Порше вернулся к прежним разработкам и закончил их. Взглянув на чертежи, Эрвин Альгайер произнес: «Этот трактор как раз для меня». В августе 1949 года компании «Альгайер» и «Порше» объединились.





# Универсальный трактор Allgaier A 111

*Трактор А 111 был ориентирован на нужды мелких крестьянских хозяйств. Многофункциональный и универсальный, он позволял устанавливать сельскохозяйственные машины не только спереди и сзади, но и между осями.*

Объединившись, компании «Альгайер» и «Порше» совместными усилиями в кратчайший срок запустили модифицированный народный трактор в серию. В июне 1950 года на передвижной выставке Немецкого сельскохозяйственного общества во Франкфурте-на-Майне предприятие «Альгайер» представило модель AP 17. Запрошенная фирмой цена в 4450 марок стала сенсацией, и уже на третий день выставки тракторостроители могли гордиться 15 000 полученными заказами.

Плодотворное сотрудничество двух фирм продолжалось. В 1950 году «Альгайер» занял второе место в немецкой статистике сбыта. Инженеры «Порше», снова обосновавшиеся в Цуффенхаузене, разработали и в 1952 году запустили в серию модель А 111, задуманную как одноцилиндровый малый несущий дизельный трактор. В 1954 году в помощь

трактору со свободным пространством между осями пришел компактный универсальный укороченный примерно на 15 см трактор А 111 V. В 1955 году к ним добавили вариант А 111 L. Он был примерно на 25 см длиннее первоначальной версии и получил бросающийся в глаза характерный для дизайна «Порше» округлый капот и крылья.

## Многообразие возможностей

Безусловным достоинством трактора А 111 было разнообразие способов агрегатирования сельскохозяйственных орудий и машин. Так, между осями можно было навешивать борону, сеялку, рядную сеялку или культиватор. Поэтому в течение рабочего дня удавалось выполнять различные задачи. Трактор был оснащен охлаждаемым



Так в свое время компания «Альгайер» рекламировала А 111 К с капотом типичного дизайна «Порше».

воздухом четырехтактным дизельным двигателем с современной вихревой камерой и регулируемым вручную центробежным регулятором. Рабочий объем единственного цилиндра составлял 0,8 л, мощность – 12 л. с. Этого хватало для максимальной скорости 16,5 км/ч. Другими современными добавлениями компании «Альгайер» были: циркуляционная принудительная смазка через поршневой насос, новаторская система впрыска топлива фирмы Bosch («Бош»), коленчатый вал на двоянных опорных подшипниках,



После прекращения тракторного производства компанией «Альгайер» фирма «Порше-Дизель ГмБХ» продолжала выпускать А 111 без изменений.

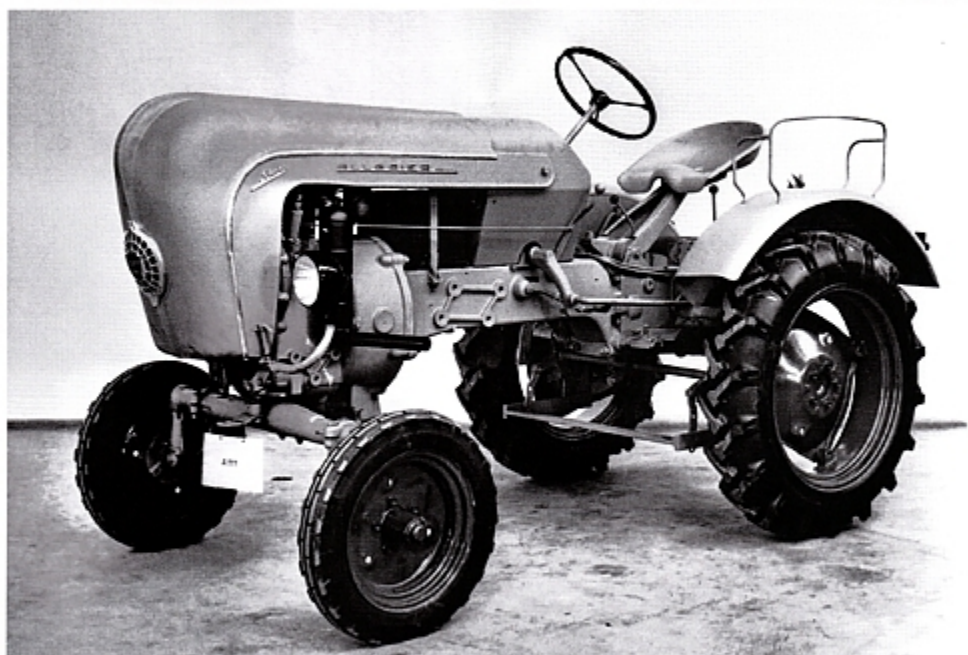
## Новое производство

С началом выпуска AP 17 головной завод в городе Уингене явно стал тесен. Компания «Альгайер» приобрела неработающий авиазавод фирмы Domier («Дорнье») в Фридрихсхафене-Манцелле на берегу Боденского озера и в кратчайший срок наладила там серийное производство. Первый построенный в Фридрихсхафене AP 17 покинул заводской цех 10 июля 1950 года, а три месяца спустя компания отпраздновала завершение постройки 500-го трактора Allgaier Porsche.



дистанционный термометр, воздушный фильтр с масляной ванной и принудительное охлаждение вентилятором. Собственного производства двигатель имел приводимый зубчатым редуктором нижний распределительный вал. Передачу поставляли компании Getrag («Гетраг») и Zahnradfabrik Friedrichshafen («Цанрадфабрик Фридрихсхафен»). При этом речь шла о точно работающей зубчатой коробке передач в общей сложности с восемью ступенями – четырьмя передними и четырьмя задними. Дифференциал имел спирально-зубую коническую передачу и блокировку дифференциала.

Фирма Fichtel & Sachs («Фихтель и Закс») поставляла сухое однодисковое сцепление. Привод шел через жесткую заднюю порталную ось. Переднюю, напротив, сконструировали в виде телескопической маятниковой оси с регулируемой шириной колеи. В начале 1950-х годов за Allgaier A 111 фермерам требовалось выложить 3800 марок. Это был хороший трактор за небольшие деньги. Для сравнения: за Fendt F 12 Dieselross надо было раскошелиться почти на 5000 марок, компания Napomaг («Ханомаг») за одноцилиндровую двухтактную модель R 12 хотела 4200 марок. Выдающееся соотношение цены и качества молниеносно, а главное, неожиданно позволило компании «Альгайер» выйти в лидеры статистики постановки тракторов на учет. До подписания договора покупки фермер мог заказать с завода целый ряд аксессуаров



Официальная заводская фотография A 111 K из архива компании «Альгайер».

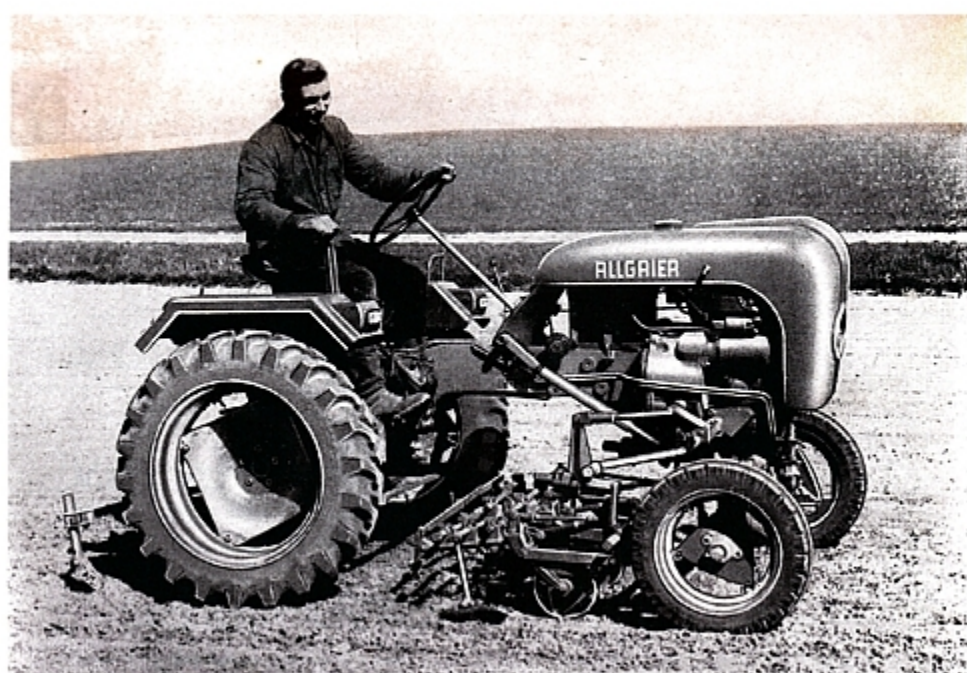
и оборудования. Те, кто хотел всегда тепло и сухого поддрессоренного сиденья, выбирали всепогодный мягкий тент. За доплату также было доступно второе сиденье на крыле и счетчик рабочих часов.

Естественно, в каталоге была едва ли не обязательная в то время косилка. Кроме того, шкив, балласты для увеличения сцепной

массы, регулируемая по высоте прицепная скоба и гидравлический подъемник Allgaier двойного действия. А те, кому запуск двигателя ручкой действовал на нервы, подключали к 12-вольтовой бортовой электросети электростартер.

### Эстафету принимает «Порше»

К концу 1955 года из-за недостатка производственных мощностей компания «Альгайер» прекратила тракторостроение, чтобы сосредоточить основную деятельность на производстве крупных инструментов и кузовных деталей. К тому времени с конвейера уже сошло около 6200 экземпляров A 111 всех трех вариантов. Однако на бывшем авиазаводе



Несмотря на высокую практическую эксплуатационную ценность, в 1950-х годах тракторам с межосевой навеской орудий сопутствовал лишь относительный успех на рынке.

## ЛИДЕР СЕМЕЙСТВА

Трактор Junior 108 V представлял собой упрощенную модель, которую компания «Порше-Дизель ГмбХ» предлагала по особенно выгодной цене. Этой модели продали почти 13 тыс. экземпляров. Она была бесспорным лидером всего конструктивного семейства. Уже в 1950-е годы крестьяне явно экономии при покупке тракторов.



## Модель номера

«Дорнье» тракторостроение продолжалось: его плавно подхватила недавно учрежденная компания Porsche-Diesel GmbH («Порше-Дизель ГмбХ»), дочернее предприятие мангеймского концерна Mannesmann («Маннесманн»). Одноцилиндровые P 111 L и P 111 K, где литера L означала «длинный», а K – «короткий», были перенесены новыми хозяевами в производственную программу Манцелля без изменений. Теперь тракторы выезжали из ворот с типичным для «Порше» красным

корпусом и белыми или кремовыми колесными дисками. Лишь в середине 1956 года обе модели облагородили внешние, технически всё осталось по-старому.

### «Порше Юниор»

Осенью 1957 года после выпуска 6800 экземпляров P 111 его сменил Porsche Junior 108 («Порше Юниор 108»). Под его капотом, как и прежде, работал двигатель Allgaier рабочим объемом 822 см<sup>3</sup>, однако его мощность увеличили до 14 л. с. Оптимизировали

и трансмиссию: теперь применяли ZF A4, с шестью передними и двумя задними передачами. Junior быстро сделался хитом продаж компании «Порше-Дизель ГмбХ». Это конструктивное семейство периодически занимало второе место в немецкой статистике постановки тракторов на учет. Возникло множество вариантов. Естественно, короткая и длинная версия под названием Junior 108 K и Junior 108 L. Добавление к обозначению модели литеры H указывало на установку масляно-гидравлического сцепления, а с конца

## ХАРАКТЕРИСТИКА A 111



Между осями трактора могут быть установлены различные орудия.

Привод через жесткую заднюю порталную ось.

Передняя ось в виде телескопической маятниковой оси с регулируемой шириной колеи.

### Назначение

Основные сельскохозяйственные работы в мелких и средних хозяйствах с орудиями, агрегатируемыми спереди, сзади и между осями.

### Изготовитель

Компании «Альгайер» и «Порше», Германия

### Время выпуска

1952–1955

### Мощность двигателя, л. с. (кВт)

12 л. с. (8,8)

### Конструктивная масса, кг

890

### Число передач, вперед / назад

4 / 4

### Габариты (длина × ширина × высота), мм

2495 × 1460 × 1570



1958 года – гидромуфты. Был в программе и узкоколейный трактор, Junior 108 S, нашедший покупателей прежде всего в плодоводстве и виноградарстве, а также в садоводстве и декоративном садоводстве.

### Результат 11 лет

В 1961 году Allgaier A 111 достиг последней ступени развития в форме Porsche Junior 109. Под закругленным капотом снова располагался проверенный одноцилиндровый дизель. В первый раз инженеры увеличили рабочий объем (с 822 до 875 см<sup>3</sup>). Это привело к повышению мощности с 14 до 15 л.с. Многообразие версий было сравнимо с предшествующими разработками, однако рынок малых тракторов за это время рухнул. Продать удалось лишь 2500 тракторов серии 109.

До прекращения в 1963 году производства в Манцелле на Боденском озере на колеса под маркой «Порше» поставили около 25 тыс. экземпляров универсальных машин во множестве модифицированных вариантов. Вместе с тремя моделями Allgaier A 111 общее количество тракторов этого семейного клана составляет более 31 тыс. за 11-летний период производства. Настоящая история успеха!

## По модульной системе

С трактора A 111 компания «Альгайер» начала разработку целого модельного ряда по модульной системе. Благодаря стандартизации фирма сумела предложить полный ассортимент тракторов практически для всех классов мощности с применением минимума компонентов. Общим у различных моделей было 77 % деталей.



Спроектированный как универсальный, трактор Allgaier удовлетворял всем требованиям к машинам нижнего сегмента мощности.

RCforum.ru



Рабочее место водителя хорошо обозримо и удобно структурировано.



Прочная и функциональная конструкция была убедительна во всех сферах сельскохозяйственного производства.



Конструкция трактора с пространством для навески орудий между осями.



# Реставрация трактора A 111

*Что делает коллекционер, когда у него уже всё есть?*

*Бросает взгляд за горизонт.*

*Коллекция «Порше» Эккехарда Дица удовлетворяла почти все его желания.*

*Но он принялся за реставрацию трактора Allgaier A 111.*

Еще в дошкольном возрасте у Эккехарда Дица из Аммербуха (Баден-Вюртемберг) развилась исключительная страсть к марке «Порше». «То, что началось с моделей автомашин и плакатов, с годами и десятилетиями превратилось в настоящую манию коллекционирования, – с улыбкой объяснял он. – Фактически, я собираю всё, что имеет какое-либо отношение к «Порше». Естественно, сюда относятся и разработанные «Порше» тракторы, с 1950 по 1955 год выпускавшиеся компанией «Альгайер».

До 16 лет Диц приобрел первый Porsche Junior, с литерой K, обозначающей короткую версию. За ней последовала модель V и узкоколейный трактор. Теперь целью было приобретение копии каждой серии. И коллекционер превзошел себя: с той поры у него появился Standard AP 22,



Реставрационные работы привели Allgaier A 111 в почти идеальное состояние.

Super Export 329, строительный экскаватор Super B 308, Master 419, два Allgaier AP 17, первой и второй версии, и произведенный по лицензии в Австрии Austro Junior.

## По объявлению

Эккехард Диц постоянно в поисках больших и малых раритетов «Порше». Весной 2013 года в частном объявлении из местной газеты, выходящей близ баварского Оберstdорфа, владелец трактора Allgaier писал: «Я хочу

продать мой A 111. Вы заинтересованы?» Эккехард Диц был сильно заинтересован и отправился в район Верхний Альгой. Вместе со своим многолетним техническим советником Фридрихом Бюлером, некогда слесарем-ремонтником сельхозмашин и специалистом по Allgaier и Porsche-Diesel, он, вооружившись лупой, принялся на месте внимательно изучать построенный в 1955 году и впервые поставленный на учет 19 апреля 1956 года A 111. Эккехард Диц вспоминает: «Трактор был целым и внешне выглядел вполне пристойно. Немного потертый, но не слишком сильно.

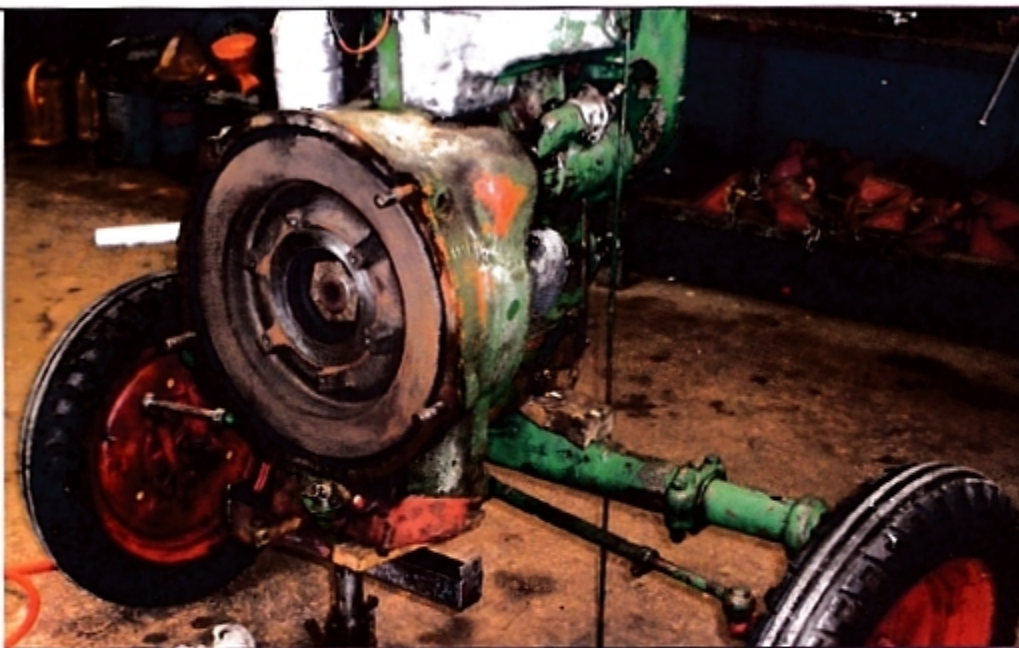


При первом осмотре Allgaier предстал перед покупателем со снегоборочным оборудованием.

## Прекрасный результат

Ради идеальной отделки и придания нового блеска приборам, переключателям и другим мелким деталям Диц пожертвовал множеством вечерних часов и выходных. Для восстановления Allgaier A 111 год выдался хороший. И результат оправдывает расходы: и внешне, и в техническом отношении трактор кажется только что сошедшим с конвейера.





Сцепление пришлось отремонтировать.

И новая покраска планировалась с самого начала». Этот трактор эксплуатировался на сельскохозяйственных работах до начала 1990-х годов. Его последний владелец применял его исключительно для уборки снега на своем обширном участке на склоне. Для чего спереди трактора он установил самодельный отвал снегоочистителя, необходимую тягу на заснеженной земле обеспечивала бетонная плита на задней прицепной скобе. Во время осмотра даже цепи противоскольжения все еще были надеты на задних колесах.

### Быстрая сделка

«Allgaier без проблем завелся и после короткой пробной поездки Фридрих Бюлер аттестовал его состояние как приличное, — объясняет новый владелец. — Двигатель был герметичен, за исключением небольшой протечки в заднем мосту, и работал. Рулевое управление и тормоза в порядке. Только сцепление и электрическая система нуждались в ревизии. Стало быть, ничего серьезного. Договор купли-продажи подписали на месте». Четыре дня спустя Диц забрал Allgaier A 111 из Оберстдорфа, сняв оборудование для уборки снега, и на трейлере доставил трактор в специализированное предприятие, занимающееся всеми видами сельскохозяйственной техники. Измерение компрессии подтвердило превосходную работу двигателя. Трактор тщательно очистили, сняли дугу безопасности, заменили смазку. Кроме того, потребовалось установить новый диск сцепления.

### Дефект насоса

«И тут на пути к находящейся всего в 200 м станции техосмотра произошла катастрофа, — с ужасом вспоминает Эккехард Диц. — Насос с металлическим треском сломался и встал.

В результате помимо нового насоса, пришлось ставить новый поршень, втулку, прокладки головки и основания цилиндра». Высококачественные оригинальные запасные части специализированной мастерской предоставили в кратчайший срок. После чего техническую приемку на станции техосмотра Allgaier прошел без проблем. В домашней мастерской Диц разобрал трактор еще раз. Здесь он посвятил себя филигранной работе над отделкой, эмблемами компании, зеркалами и фарами. Колесные диски и прицепная скоба, тягово-сцепное устройство и различные мелкие детали подверглись тщательной

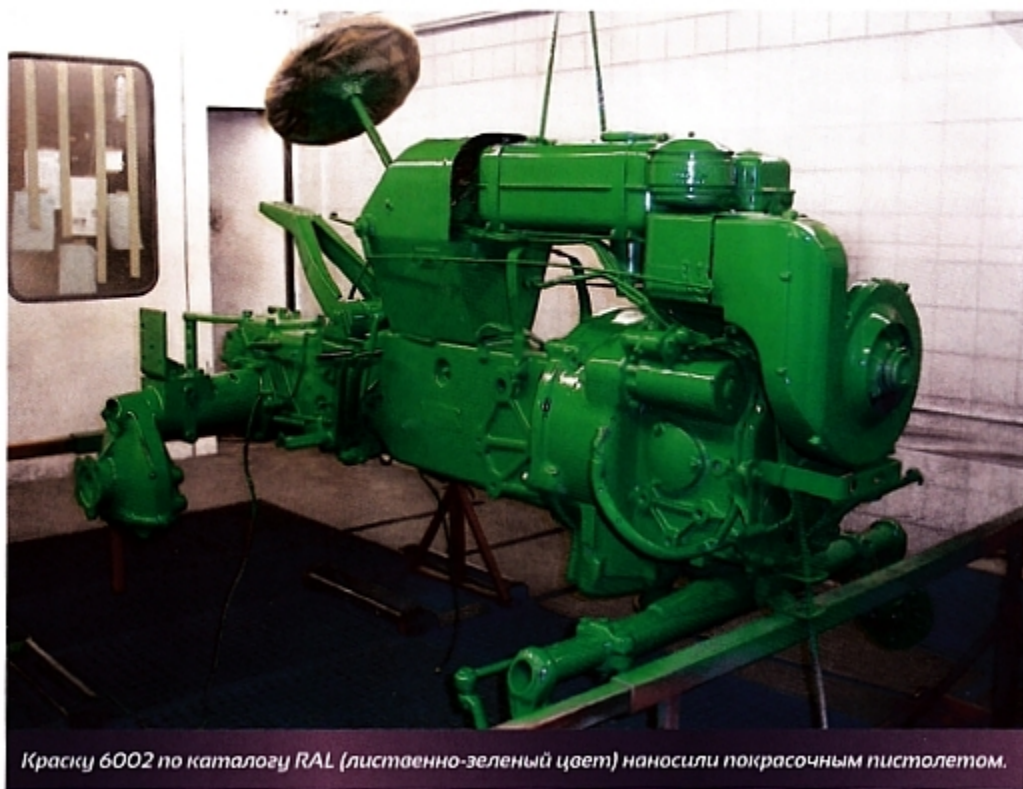
## ВСЕ «ПОРШЕ»

В небольшом частном музее Эккехарда Дица наряду с множеством моделей, рекламных плакатов и проспектов спортивных автомобилей выставлены также различные тракторы семейства «Порше» в неизменно прекрасно отреставрированном состоянии.

обработке пескоструйным аппаратом. Тем временем специалист по кузовному ремонту взялся за капот и крылья. Необходимо было выровнять различные вмятины и заварить сваркой кое-какие дыры в листовом металле.

### На финишной прямой

«Потом Allgaier в разборе отправился на покраску, — говорит коллекционер. — Там с него еще раз тщательно сняли краску, отшлифовали и выровняли, прежде чем взяться за покрасочный пистолет. Я не был полностью удовлетворен результатом. Потребовалась некоторая доработка. Теперь окончательный результат меня убеждает». После того как автомеханик помог смонтировать электрическую систему, Эккехард Диц взялся за сборку сам. Старую кабельную разводку благодаря хорошему состоянию все еще можно было использовать. Шины также оставались хорошими. Только шланги требовали замены.



Краску 6002 по каталогу RAL (лиственно-зеленый цвет) наносили покрасочным пистолетом.



# Трактор итальянской фирмы «ОТО Мелара»

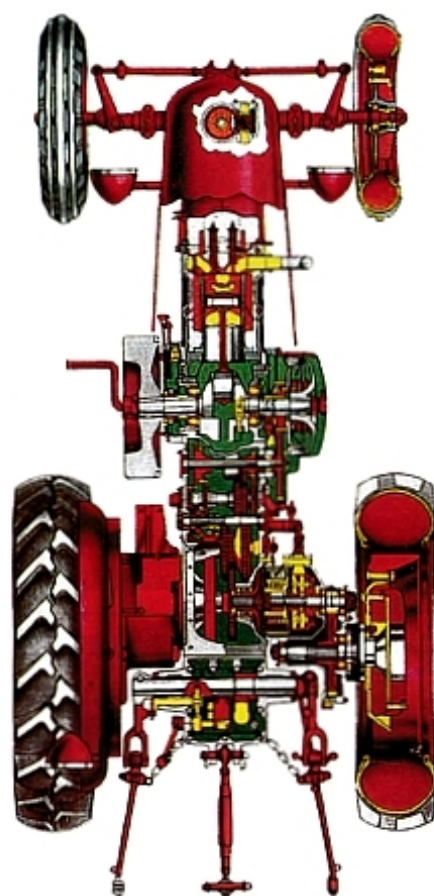
*Послужной список итальянской компании ОТО (Odero Terni Orlando, «Одеро Терни Орландо») из Специи – 6300 тракторов за 12 лет. Тракторы этого производителя уникальны: их можно переоборудовать с шин на гусеницы и обратно.*

История итальянского производителя ОТО Melara («ОТО Мелара») началась в Умбрии в 1884 году. Первый в Италии сталелитейный завод учрежден в городе Терни как государственный и получил название в честь места основания. Девятнадцать лет спустя, в 1903 году, завод «Терни» поглотил две большие верфи: «Одеро» в Генуе и «Орландо» в Ливорно. В 1905 году коммерческий контракт между английской фирмой Vickers («Викерс») и «Терни» привел к основанию компании, целью которой была разработка, конструирование и производство оружия и связанных с ним систем для итальянской армии и флота. Во время Первой мировой войны компания занималась производством оружия для нужд Италии. В послевоенный период она расширила деятельность до гражданской продукции, уделяя особое внимание паровозам, гребным винтам и станкам (1919). В 1922 году сотрудничество с английским партнером прекратилось. В 1927 году учредили новую компанию под названием Odero Terni («Одеро

Терни»), в 1929-м переименованную в «Одеро Терни Орландо» и производившую корабли и станки. Компания пострадала от мирового экономического кризиса 1929 года, поэтому в 1935 году вошла в IRI («Институт промышленной реконструкции») и возобновила прибыльное производство вооружений. После Второй мировой войны ввиду снижения спроса на военную продукцию ОТО снова обратилась к производству гражданских товаров и диверсифицировала свою деятельность. В 1949 году она выпустила свой первый трактор.

## Разработка R3

Как такая компания, как ОТО, могла выпускать трактор? Дело в том, что она разрабатывала и производила R3 как военную машину, но при этом двигалась вперед как автопроизводитель, придумав конструкцию нового, эффективного, простого и трансформируемого транспортного средства, которое можно было предлагать в различных вариантах.



*ОТО R4 в разрезе: правая и левая соединительные муфты рулевого привода позволяли превращать колесный трактор в гусеничный.*

Инженер из Пармы Камилло Корради, изобретатель самоходных орудий и других современных систем оружия, разработал в корне революционный трактор. Представленный в 1950 году R3 был оснащен дизельным двигателем, с прямым впрыском и воздушным охлаждением. Трактор имел самонесущую

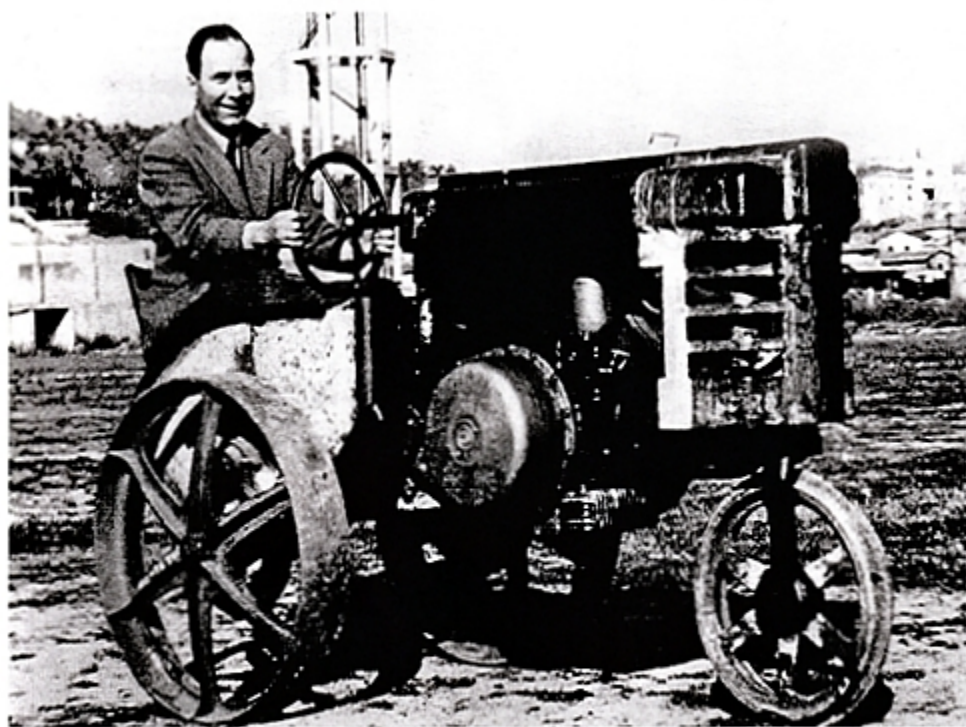


*Три модели тракторов ОТО с шинами: справа – C18 2 R3 1954 года, посередине – очень редкий сегодня C25 R3 1953 года с одним передним колесом, слева – прототип C20 R4 1957 года.*

## Очень тихий

Помимо низкого расхода топлива, двигатель трактора ОТО отличался низким (в особенности для того времени) уровнем шума. Из-за характерного свистящего звука охлаждающего вентилятора он по сравнению со знаменитым Landini L25 («Ландини») с калильным двигателем или другими тракторами той эпохи казался моделью из будущего.





Конструктор Корради за рулем прототипа ОТО R3: машина уже имела форму, сцепление и водительскую кабину опытного образца.

структуру, состоявшую из рулевой стойки, двигателя, системы силовой передачи и трех колес (для пропашных культур), трансформируемую в конструкцию с четырьмя колесами или гусеничным шасси. Горизонтальный одноцилиндровый дизель, объемом 1,7 л и мощностью 17 л. с. при 1200 об/мин, заводился кривошипной рукояткой, раскручивавшей маховик. Топлива агрегат потреблял меньше большинства современных ему конкурентов. Четырехтактный дизель работал как двигатель с наддувом: турбинное колесо нагнетало

воздух под давлением во всасывающий канал, частицы пыли при этом выбрасывались через специальную прорезь. Этот вентилятор также служил для воздушного охлаждения двигателя.

### Осторожнее со сцеплением!

Любопытной и даже опасной особенностью было расположение педали сцепления с правой стороны, вопреки всем общепринятым конструкциям транспортных средств того времени. Новички ошибались и случайно нажимали на педаль тормоза, разумеется,

## НЕ ПУТАТЬ РЫЧАГИ!

В кабине водителя справа был рычаг для двух групп переключения и холостого хода, посередине – рычаги для трех передач переднего и заднего хода. Третий рычаг, слева (его легко спутать с рычагом переключения скоростей), служил для включения и выключения вала отбора мощности.

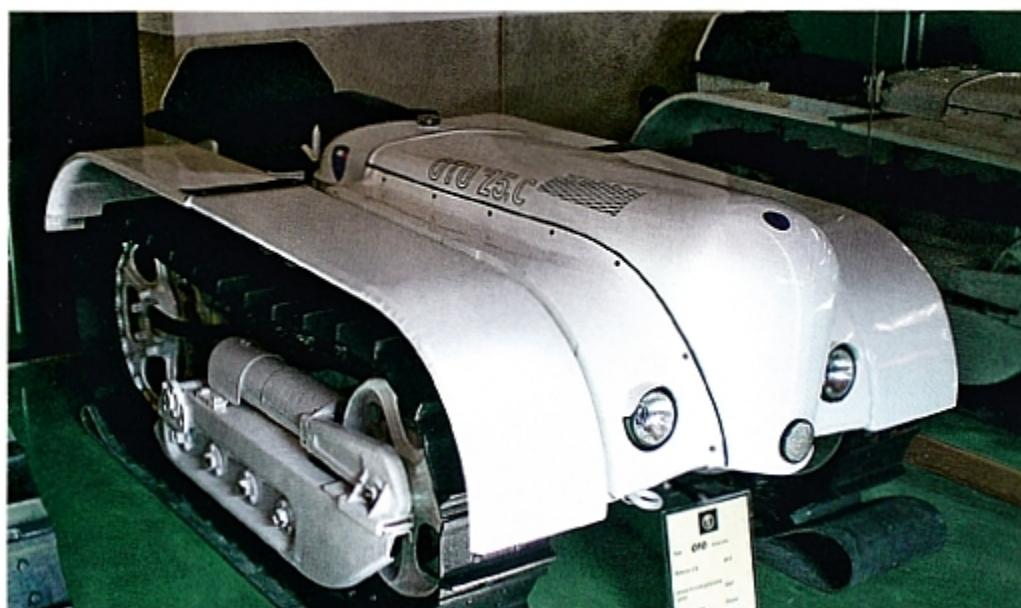
также находившуюся с другой стороны – слева. Однако эта странность имела одно уникальное преимущество – минимизацию механических отводов. Фактически педаль действует прямо на сцепление и делает управление им комфортным и приятным, что было редкостью на большинстве тракторов того времени. Тщательно разработанная трансмиссия имела две группы переключения передач – медленную и быструю, по три передние передачи в каждой, давая тем самым шесть передних и две задние скорости. Передние составляли от 3,2 до 14,7 км/ч, а скорости заднего хода соответственно увеличивались на 3 и 4 км/ч.

### Необычный комфорт

Кабина водителя была спроектирована необычно: рулевое колесо было почти вертикальным, а сиденье – вогнутым, мягким и сравнительно удобным, с продольной регулировкой. Контрольно-измерительные приборы сократили до простого манометра моторного масла. Генератор включался и выключался небольшим рычагом слева от приборной панели. После ознакомления с необычным расположением тормозов и сцепления водитель отлично управлял трактором. Однако при работе на пропашных культурах было непросто увидеть центральное переднее колесо, поэтому трактористу приходилось точно примериваться и равняться на переднюю часть капота.

### Без дифференциала

У машины не было дифференциала, водитель управлял машиной как гусеничным трактором. Эта особенность имела логическое объяснение: соединительная муфта рулевого привода позволяла трансформировать колесный трактор в прекрасно функционирующий гусеничный. Инженер Корради думал об этой трансформации с самого начала разработки машины. Отсутствие дифференциала помогало не терять мощность и поддерживать хорошую тягу на поворотах. Конечные передачи были одноступенчатыми и могли задействоваться для поднятия или опускания трактора.



Один из важнейших экспонатов музея тракторов «ОТО Мелара» в области Эмилия-Романья – C25 S Primosole, плоский гусеничный трактор с полностью закрытым кузовом для эффективной работы на террасных виноградниках.



# В номере 122



## В номере:

- Зеленые технологии в сельском хозяйстве
- Смерч 1984 года в Центральной России

**T-150**



Спрашивайте в киосках уже через две недели!