

# ТРАКТОРЫ

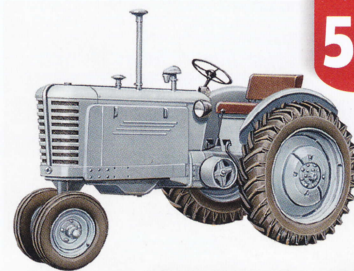
история, люди, машины



Тормозная  
система



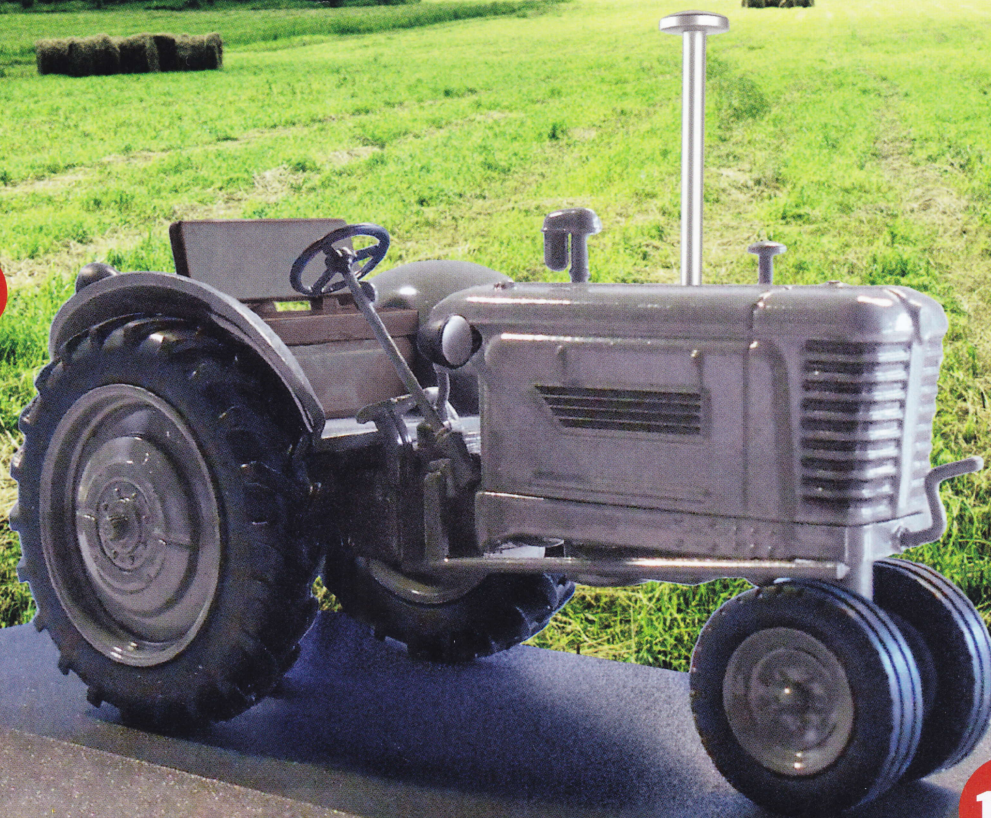
Французские тракторы  
Эмиля Матиса



№  
54

модель номера

«Беларус» МТЗ-1



Периодическое издание

ISSN 2311-2131

00054



9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых



Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,  
ул. Барклай, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

**8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-  
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

**БЕЛОРУССИЯ**

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

**КАЗАХСТАН**

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

**УКРАИНА**

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей

Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

**Отпечатано в типографии:**

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7800 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 © 2017 Ашет Коллекция

Copyright © 2017 Hachette Collections

Copyright © 2017 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-  
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-  
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.  
Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 09.12.2016.

Дата выхода в свет: 09.03.2017.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

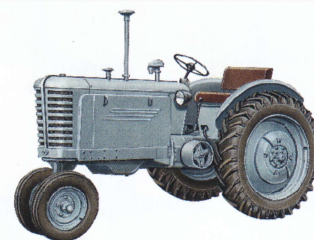
**www.traktory-collection.ru**

## Содержание

### Модель номера

3

### Пропашной трактор «Беларус» МТЗ-1



### История тракторостроения

8

### Тормозная система



### Тракторы мира

10

### Французские тракторы Эмиля Матиса



## В номере 55

- Бульдозеры в горной промышленности
- Брянский автомобильный завод

**T-180**



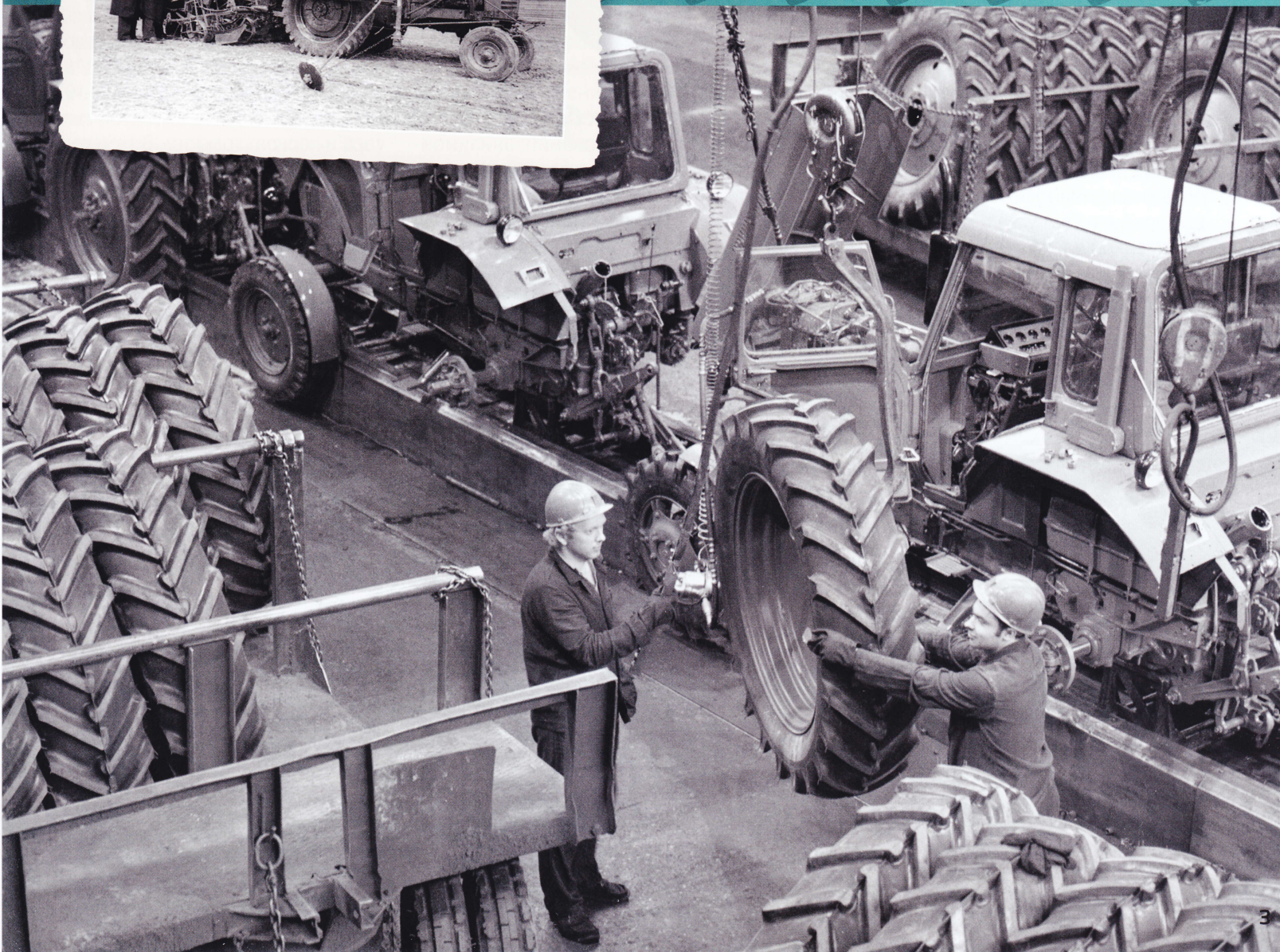
Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине), 11 (слева в середине, в середине) © Wikimedia Commons;  
стр. 3 (внизу), 4 (внизу), 5 (внизу) © ИТАР ТАСС; стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков; стр. 5 (вверху), 8 (вверху, в середине) © фотобанк Лори;  
стр. 6 © О. Иванов; стр. 7 (вверху), 9 © РИА Новости; стр.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





*Трактор МТЗ-1 обычно упоминают в паре с МТЗ-2. Их разрабатывали на Минском тракторном заводе параллельно. Собственно, это были две разновидности одной и той же машины. Компоновка и все механизмы у них были одинаковы. Отличались тракторы передними колесами и их управлением.*

Колеса МТЗ-2 были широко расставлены. Так, чтобы передние и задние шли по полю след в след. Передние колеса МТЗ-1 были сближены, так как это был специализированный вариант, предназначенный для обработки пропашных высокостебельных культур. Соответствовал назначению и высокий дорожный просвет – 640 мм. Универсальный МТЗ-2 стал более распространенным, и о нем обычно упоминается в технической литературе, тогда как его родной брат обычно вынесен за скобки.

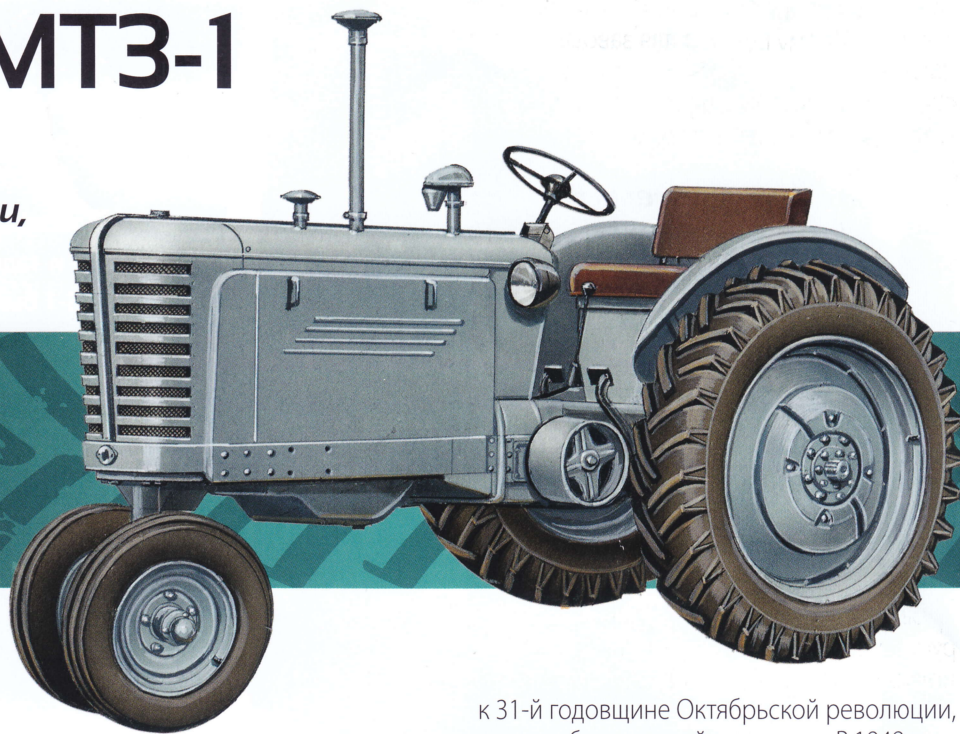




# Пропашной трактор «Беларус» МТЗ-1

*Эти машины стали первыми в семействе «Беларусов» – марки, известной сегодня во всем мире.*

Трактор «Беларус» МТЗ-1.



**Т**рактор МТЗ-1/МТЗ-2 определил дальнейшую специализацию завода на выпуске колесных универсально-пропашных тракторов. А впервые примененная на этих тракторах гидравлическая навесная система стала неотъемлемым компонентом всех следующих «Беларусов». Со времени образования Минского тракторного завода до серийного выпуска первых тракторов собственной марки прошло шесть лет. Что происходило в этот период на предприятии?

## Для белорусских болот

Приказ о преобразовании авиационного завода в тракторосборочный вышел в 1946 году. Но для производства тракторов необходимо было построить дополнительные цеха и оборудовать их. Поэтому сначала в ремонтно-механическом цехе стали собирать двухлемешный плуг 2ПФ-55. В Белоруссии эта продукция была очень нужна. Еще в довоенные годы в республике активно развивалось животноводство. Однако в некоторых районах возникали трудности с кормами. Под посевы кормовых культур колхозы и совхозы стали осваивать торфяные болота. Для их вспашки и потребовался особый плуг. На осушенных болотах встречаются скрытые корчи, погребенный лес, корневища растений, да и почва здесь более плотная, поэтому болотный плуг должен был обладать большей прочностью, чем обычный. Кроме того, требовалась более глубокая вспашка – на 30–35 см и полный (на 180°) оборот пласта. Всеми этими качествами обладал сконструированный К. Д. Фомичевым плуг 2ПФ-55, и на новом заводе изготовили 292 таких орудия.

## Свой мотор и чужой трактор

За плугом последовал пусковой двигатель ПД-10. Для его изготовления требовалось выполнять около 700 различных операций на станках и установках. В 1948 году,

к 31-й годовщине Октябрьской революции, завод собрал первый экземпляр. В 1949 году изготовил уже 5008, в 1950-м – 23 107.

Параллельно готовились к выпуску дизель-мотора и первого трактора. В 1950 году были введены в эксплуатацию прессовый, ремонтно-механический, ремонтно-литейный цеха и сдан под монтаж чугуно-литейный цех. На площадях цеха топливной аппаратуры был временно организован тракторосборочный цех. Осенью построили первый трактор – КД-35.

## Пусковик ПД-10М

С 1955 года на МТЗ-1/МТЗ-2 устанавливали несколько модернизированный пусковой двигатель – с усиленным коленчатым валом и его опорами. Основные же параметры остались прежними, как у ПД-10. ПД-10М – карбюраторный, двухтактный, одноцилиндровый, со щелевым распределением и продувкой. Смазка обеспечивается маслом, содержащимся в пусковом топливе. В нем 15 объемных частей бензина и 1 часть масла. После пуска дизель автоматически отключается от пускового двигателя. Для облегчения пуска дизель снабжен декомпрессором.



«Беларусы» следующих поколений на погрузочной площадке завода.



Этот гусеничный сельскохозяйственный трактор не был разработан на МТЗ. Его спроектировали Липецкий тракторный завод и Научно-исследовательский автотракторный институт (НАТИ). Поэтому родным для завода трактор так и не стал. До августа 1951 года с конвейера сошло 406 таких машин, а параллельно шло проектирование своего трактора.

### **По заданию правительства**

В мае 1948 года конструкторский коллектив завода получил приказ министра автомобильной и тракторной промышленности СССР спроектировать универсальный колесный трактор с дизельным двигателем мощностью 37 л. с. и гидронавесной системой, позволившей бы обходиться без прицепа. Дизели и пусковики, которые производил завод, почти соответствовали техническим требованиям, так что половина работы уже была сделана. В октябре 1948 года эскизно-технический проект трактора (в двух модификациях) был готов. Универсальный колесный трактор «Беларус» предназначался для работы с навесными, полунавесными и прицепными сельскохозяйственными машинами. На трактор можно было монтировать колеса либо на резиновых баллонах низкого давления, либо с жестким стальным ободом со шпорами. МТЗ-1/МТЗ-2 имел независимый привод вала отбора мощности, гидравлическую систему для подъема навесных орудий, съемное регулируемое прицепное приспособление.



*МТЗ-2 с широко расставленными передними колесами считается основателем семейства «Беларусов».*

18 июля 1949 года в экспериментальном цехе закончили сборку первого экземпляра трактора собственной, заводской, разработки. Опытный образец стал основой для создания серийных МТЗ-2. В 1949 году было выпущено семь опытных образцов, которые прошли длительные заводские испытания. 14 октября 1953 года с главного конвейера сошли уже серийные МТЗ-1 и МТЗ-2.

### **Мотор Д-40К**

До 1956 года на трактор устанавливали четырехцилиндровый дизель Д-36 мощностью 37 л. с., отличавшийся от двигателя Д-35 облегченными радиатором и поддоном картера. Затем его сменил Д-40К. Мотор закреплялся на раме в трех точках. Нижняя головка шатуна имеет косой разъем и сменные взаимозаменяемые вкладыши, залитые свинцовистой бронзой. Такие же вкладыши, но большего диаметра установлены в коренных подшипниках. Топливный бак, снабженный мерной линейкой, помещен под сиденьем тракториста. Топливо подается от него к фильтрам и топливному насосу при помощи подкачивающей поршневой помпы. Фильтрация топлива двойная: через щелевой фильтр из банкаброшной хлопчатобумажной нити. Подача топлива регулируется автоматически режимным регулятором на заданном режиме. Режим устанавливают вручную при помощи акселератора, воздействующего на пружину регулятора. Он снабжен корректором подачи топлива и пусковым обогатителем. Воздух очищается сначала в центробежном сухом и масляном пылеуловителе, затем в мокром сетчатом фильтре. Охлаждение двигателя водяное, принудительное с паровоздушным клапаном. Степень охлаждения регулирует тракторист при помощи жалюзи. Для ускорения прогрева при запуске применяется термостат. Фильтр для грубой очистки масла металлический ленточный, для тонкой очистки – с фильтрующим элементом типа АСФО. Для охлаждения масла установлен радиатор.



*Трактор МТЗ-2 «Беларус» на постаменте у главной проходной завода. 1979 г.*



### Другие узлы и механизмы

Муфта сцепления постоянно замкнута. Коробка передач шестеренчатая, пятиступенчатая, обеспечивающая загрузку трактора на различных сельскохозяйственных операциях и на транспортных работах. Вторичный вал коробки расположен соосно с первичным каналом. Каждый из них установлен в двух подшипниках. Коробка не имеет прямой передачи.

Рулевая передача состоит из глобоидального червяка и трехзубового ролика. Тормоза колодочные, установлены на самостоятельных валах, соединенных зубчатыми передачами с ведущими полуосями. Управление осуществляется поворотом передней оси с колесами и торможением отстающего ведущего колеса. Трактор снабжен валом отбора мощности для привода рабочих органов прицепных и навесных машин, прицепным устройством,

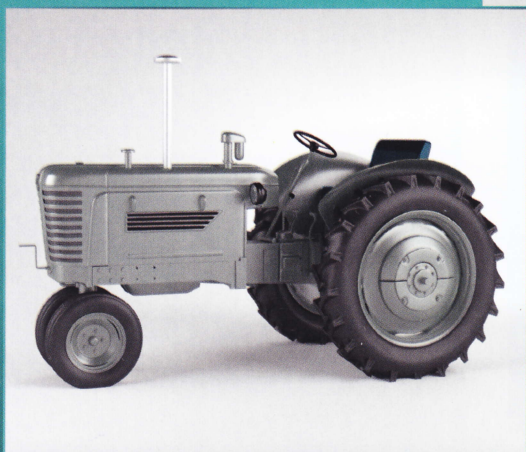
гидравлической навесной системой для управления навесными орудиями, шкивом для привода стационарных машин и орудий и ходоуменьшителем с двумя сменными наборами шестерен.

Повышенная проходимость трактора обеспечена блокировкой дифференциала. Для увеличения сцепного веса применяется балласт в виде грузов на задние колеса (4 по 33 кг каждый), а также воды, заливаемой в задние

## ХАРАКТЕРИСТИКА МТЗ-1

### Назначение

*Уход за высокостебельными пропашными культурами и их уборка с прицепными и навесными машинами, пахота легких почв, предпосевная обработка, посев и уборка зерновых культур.*



Управление тормозами от педалей, по желанию – раздельное.

Объем топливного бака – 100 л.

Остов трактора полурамный, состоит из картеров силовой передачи и подрамника двигателя.

Изготовитель	Минский тракторный завод
Время выпуска	1954–1958
Эксплуатационная масса, кг	3180
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	37 (27)
Число передач вперед / назад	5 / 1
Диапазон скоростей движения вперед / назад (с ходоуменьшителем)	4,89–13,87 / 3,66 (0,5–1,65)





На строительстве Минского тракторного завода. 1947 г.

Чтобы уменьшить нагрузку на пусковой двигатель при вращении коленчатого вала дизеля в начальный период его прогрева, надо на некоторое время снизить в цилиндрах давление сжатия. Для этого на Д-36 установлен декомпрессионный механизм. Он не дает клапанам полностью закрываться, благодаря чему часть воздуха при сжатии выходит обратно. Механизм состоит из двух валиков, соединенных муфтой. С помощью рычага они могут поворачиваться в кронштейнах, прикрепленных к стойкам валиков коромысел. В валики ввернуто восемь болтов с шаровыми головками. Когда рычаг поднят вверх, болты занимают вертикальное положение и головками опускают длинные плечи коромысел на 1–1,25 мм. Клапаны, двигаясь вверх, стержнями упираются (через стаканы) в коромысла и не закрывают гнезда.

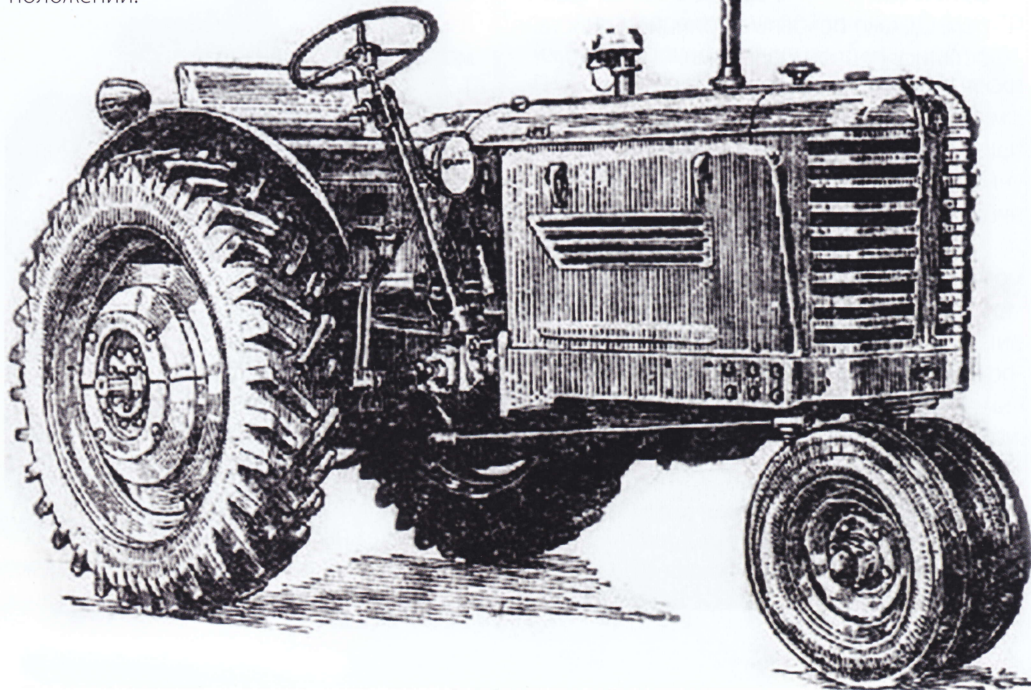
шины (70–105 кг в каждую). Кроме того, трактор может быть оборудован дополнительными зацепами, устанавливаемыми на шины.

### Навесная система НС-37

Неоспоримым достоинством первого «Беларуса» стала гидронавесная система. Теперь тракторист из кабины мог поднять сельскохозяйственное орудие в транспортное положение, опустить его, установить и поддерживать в работе требуемую глубину обработки почвы. Когда орудие сцеплено с трактором, продольные тяги механизма навески связаны через вертикальные тяги (раскосы), поворотные (наружные) рычаги, внутренний рычаг и шток с поршнем рабочего цилиндра гидравлического механизма. Положение орудия определяется положением поршня в рабочем цилиндре. При перемещении поршня вниз орудие поднимается вверх, при перемещении поршня вверх орудие опускается вниз. Поршень опускается под действием нагнетаемого насосом потока масла, а поднимается под действием веса орудия.

Центральная тяга механизма навески вызывает вертикальную стойку рамы орудия с гидравлическим механизмом. Через нее усилие, возникающее под действием тягового сопротивления сельскохозяйственного орудия, передается на пружину силового регулятора и шток, который имеет кинематическую связь с распределительным золотником гидравлического механизма. Положение золотника регулируется либо вручную, трактористом, либо автоматически, при помощи силового или позиционного регулятора. Движение передается золотнику через приводной рычаг, состоящий из верхнего

и нижнего звеньев, шарнирно соединенных между собой. Нижнее звено притягивается к упору верхнего звена оттяжной пружиной. Тракторист перемещает приводной рычаг, связанный через систему деталей с рукояткой управления на рулевой колонке. Максимальное перемещение поршня вниз ограничивается автоматически: когда он доходит до отводки на приводном рычаге, он перемещает рычаг с золотником в нейтральное положение, что вызывает прекращение подачи масла и остановку поршня. Тракторист может остановить подъем орудия в любом промежуточном положении. Опускание орудия продолжается, пока оно не коснется поверхности почвы или пока поршень не упрется в днище рабочего цилиндра. Опускание орудия также можно остановить в любом промежуточном положении.



МТЗ-1 был предназначен для работы с высокостебельными пропашными культурами.



# Тормозная система

*Тормоза – важный механизм управления современного трактора. Они служат для экстренной остановки, снижения скорости, удержания на спуске или подъеме, а на гусеничном тракторе и для поворота.*

*К-701 оснащен рабочими тормозами на колесах и стояночным, колодочно-дисковым, установленным на переднем мосту.*



**Т**ормозной механизм появился значительно раньше трактора и даже раньше автомобиля. Простейший деревянный брусок (колодку), который прижимался к деревянному колесу и притормаживал повозку на спуске, использовали еще при конной тяге. С появлением автомобилей и увеличением скоростей возросло значение этого механизма и появились разные виды тормозов: колодочные, барабанные, дисковые, ленточные. С обода колеса они переместились на специальные поверхности, которые прочно связаны со ступицами или осями. К тому времени, когда тормоза потребовались трактору, они уже прошли большой путь развития. Дальше они совершенствовались уже вместе с самим трактором. Однако основные принципы действия остались первоначальными.

## Классификация тормозов

Тормоза разделяют на типы по нескольким признакам. В зависимости от формы трущихся поверхностей, они бывают колодочные, ленточные и дисковые. По роду трения делятся на сухие и работающие в масле. По типу привода – с механическим, гидравлическим и пневматическим. Кроме того, они могут располагаться непосредственно в колесах или в трансмиссии.

### Ленточные

На тракторах, особенно гусеничных, получили наибольшее распространение плавающие ленточные тормоза. Вообще ленточный тормоз получил такое название, поскольку в нем тормозной барабан опоясывает стальная лента. При повороте рычага, к которому лента прикреплена, лента натягивается и останавливает вращение барабана. А он в свою очередь – вращение колеса. В плавающих ленточных тормозах другой конец ленты прикреплен не к неподвижной опоре, а к планке, шарнирно связанной с тормозным рычагом. За счет этого торможение одинаково эффективно при движении вперед и назад. Ленточные тормоза, работающие в масле, долговечнее: детали в них меньше изнашиваются. Плавающие ленточные тормоза применены, например, на тракторах Т-25, Т-130М, ДТ-75, Т-4А.

Существуют ленточно-колодочные и шарнирно-колодочные тормоза. Первые применяют в тракторах с тяжелым режимом работы. К стальной ленте прикрепляют ряд колодок. В таких тормозах расход фрикционного материала снижается на 40–60 %. Во вторых лента состоит из колодок, соединенных шарнирами. Такие тормоза, как правило, работают в масле.

### Колодочные

В колесных тракторах широко используются колодочные тормоза. Они надежны и безотказны в работе, обеспечивают достаточную стабильность между тормозным моментом и приводным усилием,



От неправильной работы тормозной системы идет перегрев комплектующих заднего моста и масла.

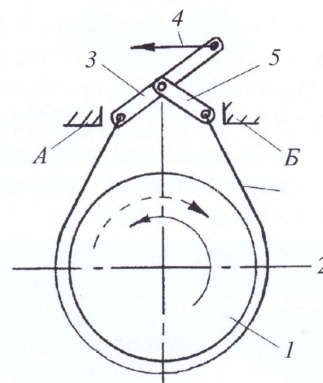


СХЕМА ПЛАВАЮЩЕГО ЛЕНТОЧНОГО ТОРМОЗА

- 1 – тормозной барабан (шкив),
- 2 – стальная тормозная лента в сборе с фрикционной накладкой,
- 3 – тормозной рычаг,
- 4 – тормозная тяга,
- 5 – соединительная планка,
- А, Б – упоры.



## СТОЯНОЧНЫЙ И РАБОЧИЕ

*Различают рабочие тормоза и стояночный тормоз. Рабочие воздействуют на тормозные элементы агрегатов при работе трактора. К ним относятся остановочные и поворотные. Стояночный тормоз удерживает колесный трактор в состоянии покоя на сухой дороге с твердым покрытием на уклоне 20°, гусеничный – на уклоне 30°, прицеп – 12°. На практике часто один и тот же тормоз выполняет обе функции.*



*Полигон Минского тракторного завода. Испытание трактора новой модификации.*

позволяют иметь компактный приводной механизм с большим передаточным числом. Колодочный тормозной механизм применяется на тракторах К-701, Т-125 и др.

Колодочный тормоз с равными перемещениями колодок состоит из тормозного барабана и двух колодок, которые изнутри прижимаются к барабану разжимным кулаком. Тормозной рычаг приводит в действие разжимной кулак, в результате чего колодки поворачиваются вокруг неподвижных осей крепления и прижимаются к внутренней поверхности тормозного барабана. В расторможенном состоянии их возвращает на место отжимная пружина.

### **Дисковые**

Дисковые тормоза широко используются как в колесных, так и в гусеничных тракторах. Тормоза бывают сухие и мокрые, а в зависимости от места расположения – в трансмиссии или в колесах. В современных тракторах применяют два типа дисковых тормозов: открытый и закрытый. Второй более распространен. Он представляет собой два тормозных диска с фрикционными накладками, установленные на шлицах вращающегося тормозного вала с возможностью передвижения в осевом направлении. Между ними находятся два нажимных диска, прижатые друг к другу пружинами и соединенные двумя серьгами и тягой с тормозной педалью. Между нажимными дисками в их лунках со скосами установлены разжимные шарики. При нажатии на педаль тормоза тяга через серьги поворачивает нажимные диски навстречу друг другу.

При этом разжимные шарики выкатываются из лунок и заставляют диски перемещаться вдоль оси тормозного вала и прижимать тормозные диски к неподвижным упорным дискам. При возникновении начального момента трения тормозные диски проворачиваются в сторону вращения тормозного вала до ограничительных упоров А или Б. Если тормозной вал вращается в одну сторону, то в упор опирается один диск, а другой продолжает

движение и останавливает тормозной вал. При вращении в другую сторону диски меняются ролями. Таким образом тормоз полностью уравновешен, так как не нагружает подшипники тормозного вала. Кроме того, при малом усилии на педали он обеспечивает высокую эффективность торможения.

Дисковые тормоза компактны и герметичны. Они установлены, например, на тракторах МТЗ-80, МТЗ-82 и др.



*Современные «Кировцы» оснащают пневматической системой. В ее составе – комбинированный тормозной кран, действующий на колесные тормоза трактора и его прицепа.*



# Французские тракторы Эмиля Матиса

*Эмиль Матис всю жизнь посвятил производству машин. Среди них были легковые автомобили, грузовики и тракторы.*

**М**атис начал свою деятельность в Страсбурге. Сначала город находился на территории Германии, и сотрудничество с крупными предприятиями Эльзаса было на руку начинающему бизнесмену. В 1898 году 18-летний Эмиль Матис поступил на работу в компанию De Dietrich («Де Дитриш»), а спустя три года в Эльзасе знакомится с конструктором Этторе Бугатти. Объединившись, молодые люди используют лицензию фирмы De Dietrich для конструирования автомобилей, а в 1905 году основывают собственное дело. Однако вскоре они решают разделить бизнес.

## Карьера и кризис

Начиная с 1910 года Матис работает над собственными автомобилями. Кроме того, он конструирует самолеты на двигателе Antoinette («Антуанетт»). Его карьера стремительно набирает обороты. После Первой мировой войны Страсбург отошел к Франции, и производство Матиса стало французским. С 1920-х годов

страсбургский завод выпускает около сотни автомобилей ежедневно. Среди них такие популярные модели, как Ему 4 («Эми 4»), выходящая и в 1930-е годы, а также более роскошные Ему 6 («Эми 6») и Ему 8 («Эми 8»). В 1929 году фирме, застигнутой врасплох финансовым кризисом, приходится пойти на слияние с компанией Ford («Форд»), отныне под маркой Matford («Матфорд») она будет производить автомобили с кузовом типа «седан».

## Жертва кризиса

Матису удается поддерживать исключительные отношения с США на протяжении 1930-х годов, когда он пытался запустить производство модели РУ («Пи Уай») в сотрудничестве с General Motors («Дженерал Моторс»). Заметим, что в 1932 году РУ – первый автомобиль, оборудованный гидравлическими тормозами. Но из-за экономического кризиса, последовавшего за биржевым крахом 1929 года, проект остановился, а с объявлением войны в 1939 году канул в лету.



Реклама Mathis: американская технология, французское производство.

## От грузовиков до утюгов

После Второй мировой войны компания оказалась неспособна запустить собственную продукцию автомобилей, однако она пыталась расширить деятельность и занималась конвейерной сборкой американских грузовиков Mack («Мэк»), производством мотороллеров, американских сельскохозяйственных тракторов и даже утюгов.

Трактор Minneapolis Molimne ZB.



Трактор Minneapolis Moline G705.



## НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

В США наибольшей популярностью пользовалась модель RTU. Таких машин фирма выпустила 25 824 экземпляра. Тракторов RTE изготовили всего 1115 штук, а RTS – 906. Во Франции, наоборот, модель RTU не прижилась, как и остальные тракторы на сближенных передних колесах.



Трехколесный трактор RTN.



Все тракторы RT имели двигатель мощностью 20 л. с.



Трактор Minneapolis Moline со стандартной колеей передних колес.



Отреставрированный трактор Minneapolis Moline 1952 года выпуска.

### Американский партнер

В 1947 году Эмиль Матис начинает переговоры с американским конструктором из Minneapolis-Moline («Минеаполис-Молин») об импорте и сборке тракторов. В каталоге американской компании была линейка тракторов RT. Модель RTU, на сближенных передних колесах, предприятие производило с 1939 до 1954 года. Трактор RTE, с регулируемой колеей и широкой осью, – с 1948 по 1953 год, а RTS, со стандартной колеей передних колес, – с 1949 по 1953 год. Другие модели линейки, а именно, трехколесный трактор RTN и промышленный RTI, не отправляли за границу.

Во всей линейке RT двигатель четырехцилиндровый, объемом 2,7 л, тяговая мощность достигает 20 л. с., приводная – 27 л. с.

### Кончина бензиновых тракторов

Тракторы RT во Францию поставляли в комплекте с двухлемешным оборотным плугом, так как американская компания также занималась производством инструментов. После получения лицензии конструирование должно было переместиться на завод Матиса в Страсбурге-Мейнау. Но срок производственного цикла вскоре увеличился, что в свою очередь привело к разочарованию заказчиков.

Дело в том, что бензиновый двигатель стал настоящим проклятием послевоенных тракторов в связи с растущими ценами на топливо. Кроме того, сила тяги машины оказалась слишком слабой. Плуг, прилагавшийся к трактору, двигался по полю слишком медленно. В то время как по плану предполагалось выпустить 6000 тракторов, фактически к 1952 году собрали только 350, после чего тракторы Матиса-Молина были полностью удалены с конвейерной ленты. Вследствие нового провала завод Матиса вскоре окончательно закрылся, его выкупила фирма Citroën («Ситроен»). А спустя два года Эмиль Матис и сам ушел из жизни.

Трактор Minneapolis Moline с комбайном McCormick.





# В номере 55



## В номере:

- Бульдозеры в горной промышленности
- Брянский автомобильный завод

**T-180**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!