

родного рынка.

В настоящее время ведутся работы по созданию линейки новых промышленных машин и сельскохозяйственных тракторов «9000» серии с двиг. 360-600 л.с., которые придут на замену выпускаемым сегодня «К-744».

На данном примере, можно с уверенностью сказать, что наши российские производители сельскохозяйственного машиностроения составляют достойную конкуренцию западным фирмам.

Литература:

1. Landtechnik. [электронный ресурс]//www.wikipedia.org (дата обращения: 16.12.2009) (перевод).

2. Kirowez. [электронный ресурс]//www.wikipedia.org (дата обращения: 16.12.2009) (перевод).

«ROBUR» - ГРУЗОВИК ИЗ ПРОШЛОГО

*Н.Н. Горев, 2 курс, инженерный факультет
Научный руководитель – к.п.н., доцент С.Ю. Баракина
ФГОУ ВПО «Ульяновская ГСХА»*

Цель нашей работы – рассказать о немецких автомобилях марки Robur. Предприятие, выпускавшее этот автомобиль в эпоху ГДР, давно прекратило свое существование, но грузовики Robur и созданные на их базе транспортные средства и ныне добросовестно служат своим владельцам не только в Германии, но и в нашей стране. Выбор данной темы был не случайным, так как я лично имею опыт «общения» с этим грузовиком.

При работе над этой темой была использована информация из Интернет ресурсов: данные о заводе Robur, его история, а также отзывы и впечатления владельцев этого транспортного средства.

В 1888 Карл Густав Хиллер (1863 - 1913) основал предприятие для сбыта изобретенной им и запатентованной в 1894 текстильной машины для производства помпонов. Из английской поездки он привез в 1890 исключительные импортные права и лицензию на копии велосипедов Rover. Он совершенствовал велосипеды Rover и победоносно реализовывал их с 1894 как „Rover Феномен“. В 1903 последовало изготовление мотоциклов “Феномен”, сначала при установке моторов FAFNIR. В 1906 началось серийное производство недорогого транспортного средства - трехколесного велосипеда «Phänomobil». Производство шло до 1927 года. В 1916 предприятие, превращенное в акционерное общество завод Феномен Густава Хиллера, предлагало между 1910 и 1927 четырехколесную легковую машину. В 1927 году, по требованию имперской почты начался выпуск грузового автомобиля 4 RL с от 0,75 до 1 т. несущей способности, который представлял исходный пункт успешного производства грузового автомобиля. Когда спрос на грузовой автомобиль с более высокой полезной нагрузкой возрос, на рынок вышел в 1931 «Гранит-25» (полезная нагрузка 1,5т) и в 1936

«Гранит-30» (полезная нагрузка 2,5т). В ходе роста производства вооружения программа типа сократилась тогда принципиально на «Гранит В-1500» с 1,5 т. полезной нагрузки (поздний «Гранит-27»). Все грузовики «Феномен» имели моторы с воздушным охлаждением. Только четырехколесные легковые машины были снабжены водоохлаждаемыми моторами.

Согласно референдуму от 30 апреля 1946 в Саксонии, частично разрушенное Циттауское предприятие «Феномен» перешло в народное достояние. Наряду с этим было налажено производство крайне необходимых предметов широкого потребления, здесь также ремонтировалось около 1000 транспортных средств, принадлежащих Красной армии. В 1949 началось серийное производство предвоенных моделей, хотя и в малом количестве. В январе 1950 первые 13 Гранитов-27 были наконец закончены. В следующем году полезная нагрузка этого грузового автомобиля смогла повыситься с 1,5 до 2 т. В 1952 был представлен прототип Феномена «Гранит-32», который был снабжен впервые дизельным двигателем с воздушным охлаждением, но он так и не дошел до серийного производства. Мощность карбюраторного двигателя Гранита-27 смогла увеличиться годом позже до 44 кВт. Он устанавливался в совершенствуемый «Гранит-30к».

В начале 1957 предприятие дало себе новое производственное имя Народное предприятие Robur завод Циттау. Одновременно после изменений в дизайне, шасси и других модификаций «Гранита» появился тип «Гарант», который выпускался до 1961. Всего было выпущено 50.000 экземпляров в таких вариантах как: грузовик с бортовой платформой, фургон, машина скорой помощи, туристический автобус и шасси для спецтехники. Успешной моделью стал «Robur LO2500», который был предложен впервые на Лейпцигской весенней ярмарке в 1961, конструкция которого соответствовала актуальным международным эволюционным тенденциям. Современный грузовой автомобиль с кабиной над двигателем, (с 2,5 т. полезной нагрузки) был снабжен увеличенным до 51,5 кВт карбюраторным двигателем с воздушным охлаждением. Как полноприводный вариант с 1,8 т. полезной нагрузки возник «Robur LO1800A». Наконец, совершенствования привели в 1968 к типам «LO 2501» и «LO 1801 A», которые внешне отличались измененной решеткой радиатора. Также впоследствии происходили модификации, увеличивающие потребительскую стоимость, до тех пор пока в 1974 не сошел с конвейера «LO 3000» с 3 т. полезной нагрузки. Он был основой для массы модификаций. Повышение полезной нагрузки касалось также полноприводного варианта, который предлагался теперь как «LO 2002A». С 1982 к прежнему карбюраторному двигателю в ассортименте был добавлен также дизельный двигатель тип 4 KVD 12,5 SRL. Совершенствования LD/LO 3000-ряда в 80-ые годы руководствовались повышением срока эксплуатации отдельных блоков и выходом на всемирно принятый уровень. Эти изменения, которые частично касались также полноприводных типов LD/LO 2202 A, вели к дизельным моделям LD 3001 и LD 3002 внешне отличающимися в меньших колесах и увеличенной ширине следа. Снабженные карбюраторным двигателем варианты LO теряли значение. Грузовой автомобиль Robur был в эксплуатации не только в странах СЭВ, но и в большом количестве заокеанских стран. Специально для выхода на новые экспортные рынки служила программа Robur-сафари, которая приспособилась к специальным климатическим и географическим условиям будущих стран использования.

Изготовление по-новому развитых транспортных средств, О- 611/, О 611А и D 609 не разрешалось правительством ГДР, могли совершенствоваться только прежние модели.

После падения Берлинской стены, используемый тогда новый дизельный двигатель Deutz, также не мог предотвратить закат марки. Производство остановилось в 1991.

В ГДР в свое время был «бензиновый» кризис, что повлекло за собой замену карбюраторных двигателей дизельными. Устанавливаемые на Robur дизели, не отличались особой надежностью (за исключением позднего Deutz), и поэтому зачастую устанавливались дизели трактора МТЗ-80, которые не уступали по мощности, и превосходили немецкие по надежности.

Исходя из личного опыта «общения» с автомобилем Robur, можно с уверенностью сказать, что это надежная, удобная и хорошо управляемая машина. Мой Robur Id 3000 был приобретен по цене лома и имел серьезные проблемы с двигателем. Ввиду отсутствия возможности восстановления родного мотора, на грузовик был установлен двигатель Д-144 от трактора Т-40. Который прекрасно служит, имеет малый расход топлива, не многим превышающий расход топлива легкового автомобиля, а главное его преимущество - это доступность деталей. Что касается остальных узлов и агрегатов, то они, не смотря на возраст, не доставляют проблем и исправно функционируют.

Литература:

1. Der «Елло» [электронный ресурс]// www.schrauberseite.de/schrauberseite_robur.html (дата обращения: 13.03.2010)

2. Handbuch [электронный ресурс]// www.ag-robur.de/root/index.htm (дата обращения: 14.03.2010)

3. Robur war der Markenname des VEB Robur-Werke Zittau. [электронный ресурс]// www.schlauweb.de/Robur (дата обращения: 11.03.2010)

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КОРМОУБОРОЧНЫХ КОМБАЙНОВ НЕМЕЦКОГО ПРОИЗВОДСТВА CLAAS И РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА ДОН

*Н.А.Дунаев, 2 курс, инженерный факультет
Научный руководитель – к.и.н., доцент С.Ю.Баракина
ФГОУ ВПО «Ульяновская ГСХА»*

Цель исследования: сравнить основные технические характеристики и параметры кормоуборочных комбайнов немецкого и российского производства и, исходя из полученных данных, выявить наиболее оптимальную марку для уборки кормов.

Эффективность кормоуборочных комбайнов

Основными видами кормов в зимних рационах скота являются сенаж и силос. Ведущей машиной в технологиях их заготовки является кормоуборочный комбайн. На рынке России в настоящее время предлагаются модели кормоу-