



Рис. 2. Общий вид троллейбуса ЗиУ-7.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	Зет-6	Зет-7
Вместимость:		
мест для сидения	38	38
количество перевозимых пассажиров при нормальном наполнении (5 человек на 1 м ² свободной площади пола и сиденье пассажира)	89	75
количество перевозимых пассажиров при наполнении в 3 ряда кресел (8 человек на 1 м ² свободной площади пола и сиденье пассажира)	120	105
Габаритные размеры, мм:		
длина (без токоприемника)	11940	10830
ширина	2640	2640
высота неагруженного троллейбуса (без электрооборудования на крыше)	3120	3120
высота неагруженного троллейбуса с опущенными токоприемниками	3630	3630
Свес кузова, мм:		
передней	1200	1215
задней	3070	3070
Валы колес, мм:		
Класс колес, мм:	6100	6100
вертикаль	3005	3005
горизонт	1910	1910
Радиус поворота по наружному переднему колесу, мм		
Радиус поворота по переднему наружному углу габарита кузова, мм	12000	12000
Дорожный просвет троллейбуса при максимальной нагрузке, мм		
Увеличивающаяся скорость на площадке с нормальной нагрузкой, км/час	180	180
Максимальная скорость с нормальной нагрузкой (на горизонтальном участке дороги), км/час	55	55
Максимальная скорость с нормальной нагрузкой (на горизонтальном участке дороги), км/час	68	68
Тормозной путь при электродинамическом торможении неагруженного троллейбуса с максимальной скоростью 30 км/час, м		
Вес троллейбуса (гара), кг	7	7
Распределение веса по осям, кг:		
на переднюю	9000	9200
на заднюю	4420	3720
	3050	5510

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Задний мост	648,66	приводится Вилгерской Народной Республикой
Главная передача (центральный редуктор)		Одноступенчатый редуктор с конической планетарной парой шестерен
Конический редуктор		Планетарный редуктор с цилиндрическими шестернями
Передающие колеса:		
главной передачи	$i_1 = 3,11$	
конического редуктора	$i_2 = 3,68$	
общей	$i = 11,41$	
Дифференциал		Конический с четырьмя сателлитами
Карданный вал		Состоит из двух шарниров на шлицевых подпятниках
Передний мост:		
балка передней оси		Штампованная, дуговой формы сечением
Составные передние колеса (внутри торцовые барабаны), мм	4+6	
Угол развала колес	1°	
Поперечный наклон шарнира	8°	
Продольный наклон шарнира	1°30'	
Рулевая трапеция		Расположена слева балки
Колеса		Бездисковые; передние колеса одноступенчатые, задние — двуступенчатые
Крыльчатые колеса:		Шестью-ребристые
Фланец обода	6,5/200С	
Шины	120-308	
Число слоев каркаса	10	
Давление в шинах, ат:		
передних колес	4,5	
задних колес	6,3	
Наружный диаметр шины, мм	3130	
Подвеска		На четырех продольных полуэллиптических рессорах с резиновыми опорками и гидравлическими амортизаторами двойного действия вперед. Толкатель усилителя и реактивный момент передается рессорам.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ТОРМОЗА

Расположение руля	С левой стороны троллейбуса
Тип рулевого механизма	Глобоидальный червяк с тройным роликом и коническими шестернями
Передающие отношения	$i = 20,5$
Угол поворота передних колес:	
внутреннего	30°
наружного	31°30'
Полный радиус поворота	5,5 м.
Нажимной тормоз	Колодочный на все колеса с пневматическим приводом; вспомогательный — на задние колеса от тягового двигателя

Ручной термос	Колпаковый стовпчатый с приводом на валуе вала
Компрессор	Одноступенчатый, двухцилиндровый с воздушным охлаждением, в сборе с двигателем
Воздушные резервуары	На пропанбутане ЗвЗ-5 установлено три, на ЗвЗ-7 — четыре
Емкость одного воздушного резервуара, м ³	0,025
Торцовый край	Сельскохозяйственный, типа ЗНЛ-127, регулирующий подачу воздуха к торцовым цилиндрам и обеспечивающий пропорциональную зависимость между углом на торцовой педале и величиной диаметра в торцовых цилиндрах

КУЗОВ

Тип	Валовый, полуметаллический, с несущим кузовом
Основами в кузове	Основами на дуге продольных несущих сварочного сетки, к которым приварены поперечные фермы. Кузов на гнутых и штампованных профилей, сваренных между собой в приспособленных под сварочную сборку
Наружная обшивка	Деревянные листы толщиной 1,5+2 мм
Внутренняя обшивка	Дюралевый фанера, слоистый пластик
Пол	Балькатермальная фанера толщиной 20 мм
Количество дверей пассажирского назначения	Две
Способ открывания дверей	Привод открывания дверей

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ВЫСОКОВОЛЬТНОЕ

Тяговый электродвигатель	ДК-227Г-1, колпаковый с приваборочной мощностью 400 кВт, наружным диаметром 345 мм; мощность 410 кВт; часовой ток — 220 а, длительный ток 188 а; максимальное число оборотов в минуту — 2200
Вспомогательный электродвигатель	ДК-40А для привода пневматического генератора и вентилятора. Мощность двигателя при напряжении 520 в — 2 кВт; число оборотов в минуту — 1800
Электродвигатель компрессора	ДК-40А, трехфазное питание двигателя, соответствующее режиму в 50% ПВ (продолжительности включения) при напряжении 520 в, следующие мощность, кВт — 2,7; сила тока, а — 5,7; число оборотов в минуту — 1800

Тормозная колодка	PT-6H, система шарнирно обеспечивает отделение трапецеидальной проводки контактной сети до 4,5 м угла поворота шпалы в любую сторону от оси вагона 130°; высота подвески контактного провода над уровнем дороги 5,7 — 5,8 м
Радиорепартеры	НК-8Б-1, НК-8Б-1 и НК-11А, для защиты радиоброя от помех
Автоматический выключатель	АВ-8А-1, для отделения цепи главного электродвигателя
Контактная кабина	ТП-83Б для установки контакторов и реле
Панель	ТП-84Б для установки выключателей и предохранителей
Выключатель	ВУ-232А
Пусковое сопротивление	КФ-21Г
Шунтовое сопротивление	ЖС-21Б-5
Грузовой реостатный контроллер	ЖКТ-20Б
Контроллер управления	КЭП-22Б
Подульчатый муфт	МШ-11А

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ НИЗКОВОЛЬТНОЕ

Аккумуляторная батарея	БНН-100 аккумуляторная никель-кадмиевая; количество — 4, номинальное напряжение одной батареи 6,25 в; емкость 100 ач
Генератор	Г-732А питает цепь низкого напряжения; мощность — 1,2 квт; напряжение — 28 в; скорость вращения от 1500 до 3000 об/мин
Реле-регулятор	РРТ-30, работает совместно с генератором Г-732А, напряжение аккумуляторной цепи обратного тока при 48 а — в пределах 25-27 в; ограничитель тока должен ограничивать ток генератора до 50—55 а.
Двигатель дюрэ	Предельная мощность выключения 15—20% ток шпора — 15 а, напряжение — 24 в, число оборотов в минуту 1400, мощность — 0,17 квт
Внутреннее освещение: пассажирского салона	Лампы 20 в, 20 вт, с цоколем 233-13
Кабина водителя	Панель с внутренней лампой на 20 в, 10 вт с цоколем 233-13
Водителя	Панель с внутренним 233-13 под дугоконтактную маршевую лампу на 28 в, 5 вт
Сигнализация	Световая, звуковая

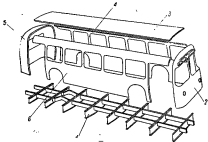


Рис. 3. Кузов троллейбуса ЗиФ-5:

1—корпус; 2—передняя часть кузова; 3—крыша; 4—рама; 5—передняя часть кузова; 6—задний борт.

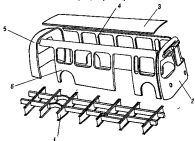


Рис. 4. Кузов троллейбуса ЗиФ-7:

1—корпус; 2—передняя часть кузова; 3—крыша; 4—рама; 5—передняя часть кузова; 6—задний борт.

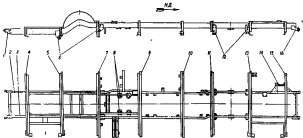


Рис. 5. Основание шасси тракторбуса ЗМЗ-5:

1—створа буферная задняя; 2—локаторы задний; 3—локаторы передний; 4—ферма № 6; 5—ферма № 7; 6—кронштейны подвески задние ресор; 7—ферма № 8; 8—кронштейны подвески переднего двигателя; 9—ферма № 9; 10—ферма № 11; 11—ферма № 12; 12—кронштейны подвески передние ресор; 13—ферма № 13; 14—кронштейны крепления руля; 15—ферма № 1; 16—створа буферная передняя.

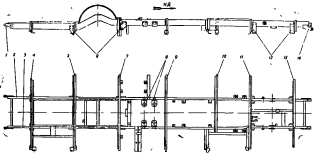


Рис. 6. Основами кузова троллейбуса ЗиЗ-7:

1—серия буферов: задний; 2—кожухов дельт; 3—опорное кривош; 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12—фермы; 6—кронштейн чашки поддона мотора; 9—кронштейны поддона силового двигателя; 13—кронштейны передних делтор; 14—серия буферов передних.

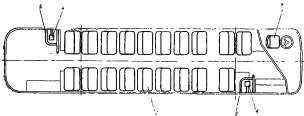


Рис. 13. Планировка салона троллейбуса ЗиУ-6:

1—сиденье водителя; 2—дверь; 3 и 3'—проемы; 4—полупанель для продажи билетов.

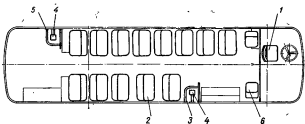


Рис. 14. Планировка салона троллейбуса ЗиУ-7:

1—сиденье водителя; 2—двуместное сиденье; 3 и 4—ограждения; 5—аппарат для продажи билетов; 6—одноместное сиденье.

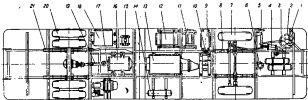


Рис. 31. Схема шасси троллейбуса ЗиТ-5:

1—педаль тормоза и контроллера; 2—ручное торможение; 3—ручная тормоз; 4—автоматический рычажок
 правого тормоза; 5—тормозной диск; 6—командный рычажок переключателя; 7—мост передний; 8—передняя ось;
 9—контроллер; 10—автоматический выключатель; 11—вал муфта сцепления; 12—рулевой рычажный кон-
 троллер; 13—вал суховых сцеплений; 14—воздушный резервуар; 15—автоматический шум; 16—электромаг-
 нитный тормоз; 17—компрессор; 18—вал аккумуляторных батарей; 19—вал карданный; 20—задний мост; 21—задняя
 ось.

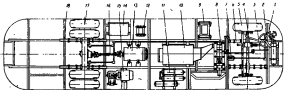


Рис. 32. Схема шасси троллейбуса ЗиУ-3:

А—шасси торцовые и контрольные; В—узел управления; Г—рулевой тормоз; 4—гидравлический усилитель рулевого управления; Д—передний мост; Е—передняя рама; Ж—горючий бак; З—восстановительный двигатель; И—шасси широтыры сопротивлений; К—шасси пусковых сопротивлений; Л—воздушный ресивер; М—задний мост; Н—электродеятельность тяговая; О—шасси аккумуляторных батарей; П—компрессор; Р—карданный вал; С—задний мост; Т—шасси ресора.