

Автомобили



6

1949

АВТОБУС „МОСКВА“

А. ЧУДИНОВ

Главн. инж. Управления грузового автотранспорта Моссовета

Коллективом Центральных авторемонтных мастерских Управления грузового автотранспорта Моссовета построен автобус вагонного типа на базе автомобиля ЗИС-150. При проектировании автобуса были максимально использованы стандартные узлы и детали кузова автобуса ЗИС-154.

Использование стандартного шасси автомобиля ЗИС-150 и узлов и деталей кузова автобуса ЗИС-154 позволило получить надежный, экономичный и простой в техническом обслуживании и эксплуатации комфортабельный автобус, названный коллективом Центральных авторемонтных мастерских автобусом «Москва» (рис. 1).

Основные данные автобуса следующие:

Кузов цельнометаллический, рамный, вагонного типа, имеет 24 места для сидения и 16—21 для стояния.

Длина автобуса — 8070 мм, ширина — 2500 мм, высота — 3110 мм, свес над

задней осью — 2850 мм, радиус поворота по колею переднего внешнего колеса — 8500 мм.

Мертвый вес автобуса составляет 6000 кг, а полный (с пассажирами) — 8600 кг.

Нагрузка на переднюю ось — 3100 кг, на заднюю — 5500 кг.



Рис. 1. Общий вид автобуса.

Наибольшая скорость движения — 65 км/час.

Шасси автомобиля ЗИС-150, на котором смонтирован кузов автобуса, подверглось ряду конструктивных изменений. Рама усилена и удлинена для увеличения вместимости автобуса: в задней части на 800 мм, в передней — на 125 мм.

Двигатель установлен на специальной раме и выдвинут вперед на 420 мм (рис. 2) в целях увеличения полезной площади кузова. Рулевое управление, педали сцепления и тормозы перенесены вперед на ~1100 мм, что обеспечивает шоферу автобуса хорошую видимость пути. В связи с выдвиганием силового агрегата введен дополнительный промежуточный карданный вал с подвесными подшипниками. Передние и задние рессоры усилены.

Использование стандартного шасси и выдвинутой рамы для двигателя обеспечивает простоту обслуживания авто-

буса в эксплуатации. Нижняя часть кузова снабжена съёмной облицовкой, позволяющей легко снимать и устанавли-

вать посредством заклёпок, а с внутренней — винтами. Пол кузова сделан из фанеры толщиной 10 мм.

Вместо от шофера, расположены позади колёс.

Для удобства посадки и высадки подножки сделаны трехступенчатыми, причём нижняя полка подножек находится на высоте всего 365 мм от полотна дороги.

Кабина шофера отгорожена от пассажиров перегородкой и имеет удобное рабочее место. Для регулярного обмена воздуха в потолке кузова устроена вентиляция, регулируемая подвижными заслонками.

Электрооборудование автобуса 12-вольтовое, смешанное: по кузову двухпроводное, а в остальной части однопроводное. Аккумуляторная батарея — на 400 а-час. Внутреннее освещение состоит из 12 потолочных плафонов, расположенных в два ряда над сиденьями пассажиров, и одного потолочного плафона в кабине шофера. Внешнее освещение состоит из двух фар, четырёх габаритных фонарей и маршрутного указателя.

Внешняя сигнализация имеет электрические звуковые тональные сигналы, световые сигналы поворота и торможения, а внутренняя — звуковой сигнал отправления.

Контрольные приборы установлены на арматурном щитке и включают: воздушный и масляный манометры, указатели уровня бензина, световые переключатели, переключатели указателя поворота и спидометра.

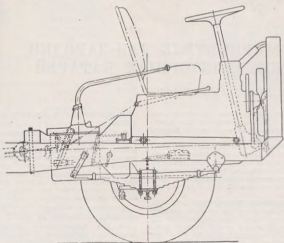


Рис. 2. Компоновка силового агрегата на шасси автомобиля ЗИС-150.

вать двигатель при осмотрах и ремонтах.

Для автобуса применяются стандартные сорта горюче-смазочных материалов.

Внутренняя планировка кузова (рис. 3) включает девять двухместных сидений, одно пятиместное и одно место для кондуктора, расположенное у задней входной двери. Размеры сидений и ширина прохода (482 мм) в полной мере обеспечивают удобство для пассажиров.

Каркас кузова выполнен из стальных стоек и верхнего пояса жесткости, связанных между собой продольно поперечными брусами. Основание кузова состоит из сваренных стальных балок П-образного профиля и по периметру усилено поясом жесткости.

Каркас с обеих сторон обшит стальными и алюминиевыми листами, которые с наружной стороны соединены

Окна смонтированы в подвижных металлических рамках (окантованных резиновым профилем), в которые вставляются небьющиеся стекла.

Двери четырехстворчатые, шириной 800 мм, с пневматическим управле-

Опытные автобусы в настоящее время проходят испытания.

Для городов нашей страны нужен автобус, подобный автобусу «Москван», созданный на базе основных агрегатов стандартного грузового автомобиля.

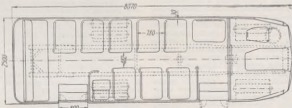


Рис. 3. Внутренняя планировка кузова.

К СВЕДЕНИЮ АВТОРОВ

Редакция просит авторов присылать статьи, напечатанные на машинке на одной стороне листа через два интервала или ксеро написанные от руки чернилами.

Чертежи или эскизы должны быть выполнены четко, с соблюдением масштаба и снабжены подписями на отдельных листах.

При подвозвании цитатами необходимо указывать источник (автор, название книги, статья, год издания).

Статьи принимаются только подписанные автором, с указанием имени и отчества полностью, а также подробного адреса.