

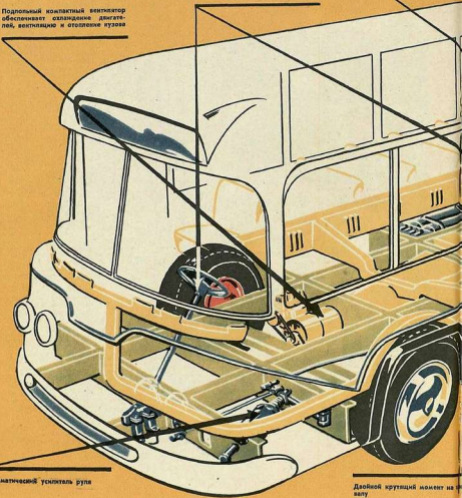
Дистанционное полуавтоматическое управление коробкой передач и сцеплением

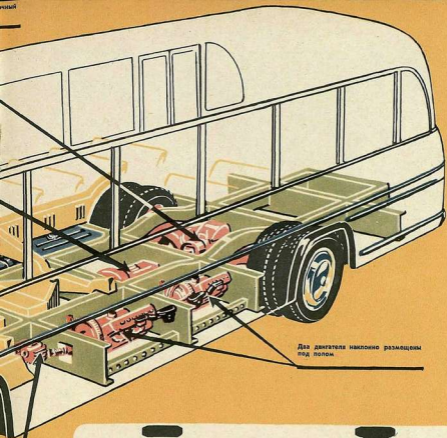
Подпольный кожуханный вентилятор обеспечивает охлаждение двигателя, вентиляцию и обогревание кузова

Пневматический усилитель руля

Двойной крутящий момент на валу

АВТОБУС ЗИУ-6





Для двигателя наклонно размещаем под полом

СХЕМА СИЛОВОЙ ПЕРЕДАЧИ



СХЕМА ВЕНТИЛЯЦИИ И ОТОПЛЕНИЯ



Завод имени Урицкого приступил к подготовке производства автобуса большой вместимости—ЗИУ-6. Впервые в стране будут выпускаться автобусы и троллейбусы почти с одинаковыми кузовами. Унифицированы также агрегаты ходовой части, рулевое управление, вспомогательное оборудование.

В автобусе ЗИУ-6, так же как и в троллейбусе ЗИУ-5, 35 мест для сидения. Полная его вместимость составляет 120 пассажиров.

Обе четырехстворчатые двери шириной 1200 мм позволяют одновременно входить и выходить через каждую из них двум пассажирам. Против дверей расположены не занятые сиденьями площадки, на которых могут находиться до 20 пассажиров, готовящихся к выходу, и до 35 человек только что вошедших в салон. Благодаря этому время на вход и выход резко сокращается, что при наличии хорошей разгонной динамики автобуса повышает его эксплуатационную скорость.

Вентиляция у нового автобуса смешанная: естественная (оконные и потолочные форточки) и принудительная (использован вентилятор системы охлаждения двигателя). Она обеспечивает большой воздухообмен, необходимый при такой значительной пассажироместимости.

Полная изоляция вентилятора и радиаторов системы охлаждения от двигателей позволяет использовать подогретый радиаторами воздух для отопления пассажирского помещения в зимнее время. Такая система отопления обеспечивает разность температуры воздуха внутри автобуса и снаружи более чем в 30°С.

В темное время суток две сплошные световые полосы на потолке обеспечивают хорошее освещение салона.

Автобус ЗИУ-6 имеет высокий коэффициент использования габаритной площади. Это достигнуто благодаря тому, что все автоматическое оборудование расположено под полом. Два стандартных двигателя ЗИЛ-158 при сравнительно небольшой переделке удалось наклонить на 60° в сторону коллектора. Такое изменение позволило уменьшить высоту и добиться более удобного доступа к таким узлам, как прерыватель-

распределитель, бензиновый и водяной насосы и др.

На цветной вкладке показана схема размещения основных агрегатов на автобусе. На левой стороне в линию размещены два двигателя. Во избежание возникновения крутильных колебаний двигатели соединены между собой гидромuftой от двигателя автомобиля ГАЗ-12. Таким образом, с маховика второго двигателя снимается примерно двойной крутящий момент. Для достижения лучшей разгонной динамики маховики значительно облегчены.

Промежуточный редуктор является своего рода раздаточной коробкой. От него с помощью карданного вала крутящий момент передается сцеплению типа ЯАЗ-206, установленному на серийной коробке передач ЯАЗ. От одного из двух направленных вперед фланцев осуществляется привод вентилятора системы охлаждения, на оси которого размещен 24-вольтовый генератор постоянного тока мощностью 1,5 киловатта, а от другого через электромагнитную муфту — привод компрессора.

Электромагнитная муфта, питаемая электрическим током через специальный датчик, установленный в системе пневмооборудования, отключает компрессор при давлении 7—7,5 атм и включает его при давлении 6—6,5 атм.

Наибольший интерес в этом автобусе представляет дистанционное электропневматическое управление коробкой передач*.

Новым в отечественном автомобилестроении является и самозатормаживающийся стояночный тормоз. Колодки барабанного тормоза, установленного на валу ведущей шестерни главной передачи, разжимаются предварительно закрученным на определенный угол («звезденным») стальным торсионом. Растормаживание производится с помощью тормозной камеры при минимальном рабочем давлении в пневмосистеме.

При работе на маршруте водителю не придется затрачивать ощутимых усилий на управление стояночным тормозом.

* См. статью А. Недялкова.