

## НА СПИДОМЕТРАХ — ПЕРВЫЕ КИЛОМЕТРЫ

**В** автомобильных хозяйствах Москвы проходят эксплуатационные испытания опытные образцы автомобилей, выпущенные Минским автомобильным заводом.

Для транспортировки различных полуприцепов используется короткобазный тягач МА3-504Б. Его характерной особенностью является двухступенчатый задний мост, что позволяет лучше использовать тяговые возможности двигателя в различных дорожных условиях; первая ступень имеет общее передаточное отношение 7,73, вторая — 10,76. В комбинации с полуприцепом-самосвалом МА3-5232 тягач применяется, в основном, для перевозки сыпучих строительных грузов. Кузов полуприцепа емкостью 7 м<sup>3</sup> выполнен цельнометаллическим. Назад он опрокидывается (под углом 60 градусов) гидравлическим механизмом, снабженным двумя цилиндра-

ми. Благодаря широкой колее (180 мм) и низкому расположению центра тяжести новый грузовик очень устойчив. На нем устанавливается двигатель мощностью около 100 л. с.



Автомобиль выполнен по схеме кабины над двигателем. Это позволило увеличить полезный объем кузова, улучшить обзорность, что очень важно при движении в условиях бездорожья. В кабине водителя предусмотрены вентиляция и отопление, а также обогрев передних ветровых стекол теплым воздухом. Грузоподъемность автомобиля — 2 тонны.

На базе ГАЗ-66 созданы различные модификации: самосвал, автомобиль с бортовой платформой двух типов (одна из них снабжена высокими бортами и тентом) и тягач ГАЗ-66П.

## «ЮНОСТЬ»

### НА УЛИЦАХ МОСКВЫ

На остановках маршрутного такси в Москве можно увидеть экспериментальный микроавтобус «Юность», созданный на автозаводе имени Лихачева. Эта машина вмещает 17 пассажиров и развивает среднюю скорость до 120 км/час.

Управление автомобилем полностью автоматизировано. В кабине водителя установлен ключичный пульт. Труд водителя облегчается также и гидросиловым рулем.

Двигатель микроавтобуса развивает мощность 150 л. с. Два бензобака (общей емкостью 160 л) обеспечивают «Юности» длительный пробег без заправки.

В пассажирском салоне созданы большие удобства для пассажиров.



## АВТОБУС БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ

**На** заводе в Ликино создан новый автобус ЛиАЗ-677, предназначенный для городского транспорта. Он вмещает 77 пассажиров, а в часы «пик» может перевозить до 108 человек. На автобусе ЛиАЗ-677, как и на автобусах ЛАЗ, установлен бензиновый четырехтактный V-образный восьмцилиндровый двигатель ЗИЛ-375 (мощность 180 л. с., крутящий момент 47,5 кг), который позволяет развивать максимальную скорость до 70 км/час.

Пневматические подвески колес оригинальной конструкции обеспечивают комфортность езды. Пневмогидравлические тормоза имеют раздельный привод, что способствует плавности торможения и повышает безопасность движения.

Труд водителей автобусов ЛиАЗ-677 облегчает гидромеханическая коробка передач и гидросиловый руль.

Габаритные размеры автобуса: длина — 10 450 мм, ширина — 2500 мм, высота — 3000 мм. База — 5150 мм, колея передних колес — 2166 мм, задних — 1370; сухой вес — 7800 кг, предельная нагрузка — 15 500 кг.



## ИДУТ ИСПЫТАНИЯ

**На** дорогах страны появились опытные образцы автомобиля-самосвала, созданного недавно кременчугскими



автомобилестроителями. Машина проходит пробеговые испытания. По конструкции она близка к автомобилю КрАЗ-250, подробное описание которого приведено в журнале «За рулем» № 2 за 1962 год



ми телескопического типа. Задняя часть кузова несколько приподнята вверх, что исключает потери груза при транспортировке. Такой автопоезд развивает скорость до 75 км/час и расходует 45 литров топлива на 100 км пути.

## ВЕЗДЕХОДНАЯ МАСТЕРСКАЯ

**Б**ольшую помощь окажет труженикам сельского хозяйства, особенно в весеннюю распутицу, грузовик ГАЗ-66 с установленным на нем фургонном, в котором смонтирована авторемонтная мастерская. Все четыре его колеса ведущие, он легко доберется к нуждающемуся в ремонте трактору даже по глубокой пахоте. Незаменима эта мастерская и при прокладке трубопроводов.

В ступицах передних колес автомобиля предусмотрено устройство, позволяющее отключать от хорошей дороге передние колеса от полуосей, а следовательно, и от дифференциала переднего ведущего моста. Благодаря этому снижается общий эксплуатационный расход топлива.