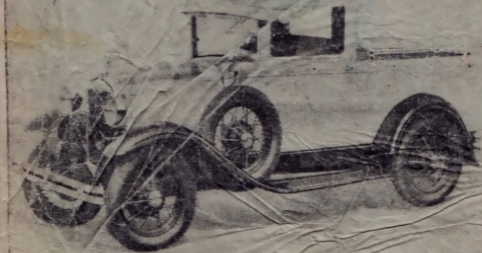


№ 6—7

# А В Т О- строитель

МАССОВЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ  
И ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЖУРНАЛ  
ГОРЬКОВСКОГО ЗАВОДА  
ИМ. МОРОТОВА



ГОРЬКОВСКИЙ ЗАВОД ИМ. МОРОТОВА

ИЗДАНИЕ ЗАВОДУПРАВЛЕНИЯ

1933 г.

## СЕДАН ГАЗ—6



«Нам необходим советский легковой автомобиль притом такой, чтобы в нем можно было ездить не хуже чем в буржуазном», сказал т. Молотов на январском пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б).

Группа конструкторов автобусного цеха ГАЗ немедленно отъезжала на слово

своего вождя к созданию нового кузова Седан ГАЗ—6

В последних числах апреля месяца 1933 года на патетровом листе патманской бумаги стали ложиться первые линии кузова в конструкторском бюро, тогда еще 1 го автозборочного завода в Канавине.

О существовании автобусного цеха совсем еще недавно знал только узкий круг специалистов ГАЗ'а, да руководящий партийный и технический персонал. Но плодотворная и упорная работа коллектива конструкторов, возглавляемая начальником автобусного цеха С. А. Соловьевым, дает о себе знать далеко за пределами завода уже в настоящее время.

Сконструированные в короткий срок четыре новых типа кузовов: автобус ГАЗ—3, автобус ГАЗ—5 на 3-х осевой базе, Пикап ГАЗ—4 и, наконец, кузов легковой пяти местной машины Седан ГАЗ—6 говорят за то, что автобусный цех ГАЗ'а овладевает техникой конструирования и производства кузовов. Эту технику по кузовостроению, вместе с секретами и тридцатилетним опытом Америки, привезли к нам и отдали полностью иностранцам, — нач. экспериментального и конструкторского бюро М. Кадарьян и молодой и способный конструктор А. Н. Кириалов.

Сейчас, когда конструкция Седан

ГАЗ—6 в основном закончена, можно подвести итоги этой большой работы.

Проектное задание старшему конструктору по Седану А. Н. Кириалову было чрезвычайно простое. Оно сводилось к тому, что имеются два кузова, металлическая кабина и фазтон; требуется же сделать, используя основные части первых двух кузовов с минимальными дополнениями кузов Седан ГАЗ—6. Вот эта-то простота задания больше всего и обязывала конструировать не только прочно, но и в высшей степени экономно и хозяйственно. В порядке следовательности конструирование велось с основаниями.

Основанием нового кузова взято основание Фаэтона. Правда, последнее оказалось короче на 250 мм., но установкой концевых удлинителей соответствующего профиля на продольных лежнях кузова разрешила задачу.

Передок Седана включая передние двери, деревянный лобовой брус с козырьком — есть целиком узел металлической кабины, изготавливаемый ГАЗ'ом. Замысловатая стойка дверей оригинальным изгибом в гнездах шеколд идет так же от металлической кабины. Задние двери не штампуются специально, а с помощью несложного приспособления быстро делается вырез под арку задних колес, опять-таки у дверей металлической кабины.

Использование перечисленных стандартных деталей не далось так просто. Очень много пришлось поработать над тем, чтобы вписать двери передние и задние в окружность (true-sweep) радиусом 5415,8 мм. Без этой конструкторской работы боковой профиль кузова представлял бы не плавную кривую, как это мы видим сейчас, а ломаную линию.

Только после точного математического подсчета кривых все остальные детали легко устанавливаются на деревянном (березовом) каркасе.

Хотя мысль конструктора все время работала в направлении максимального использования стандартных деталей,

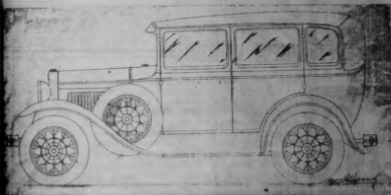


Схема новой марки „Седан—6“.

се же пришлось ввести почти 70 новых деревянных деталей. Обшивка задней части кузова получается путем обработки листовой стали на электрическом молоте. Это удорожит несколько машину, но только на короткий срок, когда изготовленный штамп окончательно удешевит кузов и сделает его выпуск не мелко серийным, а крупносерийным.

Из внутренней части машины, кроме применения большого числа мелких

стандартных деталей, необходимо остановиться на переднем сидении.

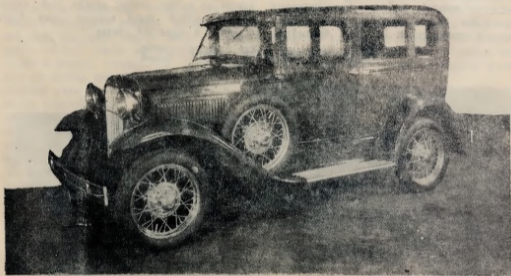
Металлическая спинка фавтона, путем незначительных операций, целиком устанавливается на новом кузове.

В заключение необходимо указать, что вновь сконструированный Седан ГАЗ—6 является первенцем целой серии новых кузовов, над которыми в ближайшем будущем продолжит работу коллектив конструкторского бюро автобусного цеха.

...**В результате успешного проведения пятилетки мы уже выполнили в основном ее главную задачу—подведение базы новой современной техники под промышленность, транспорт, сельское хозяйство“.**

(СТАЛИН. Итоги первой пятилетки).

□ □ ЧТО МЫ ДАЕМ СТРАНЕ □ □



Авто марки „фордор“, изготовленное экспериментальным цехом ГАЗ