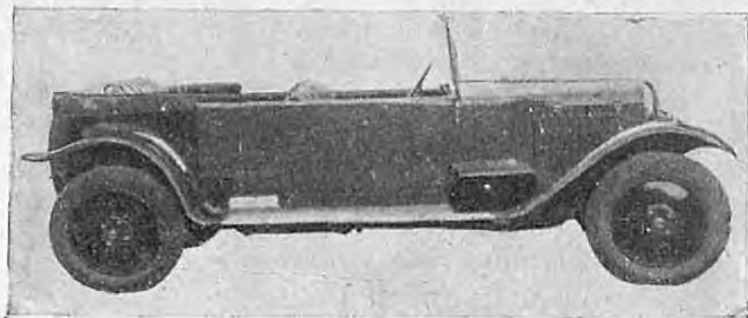


# ИМЕЕТ ли ПРАВО на СУЩЕСТВОВАНИЕ и РАЗВИТИЕ МАШИНА „НАМИ“

ЗР № 11 1929

Широко и внимательно обсудим достоинства и недостатки машины



Общий вид машины „НАМИ“

## Машина удобна, но есть недостатки...

*И. М. Ткач, шофер — гор. Грозный*

МОЯ машина НАМИ прошла, приблизительно, 10 тыс. км. Почти каждый день приходится работать по горам. Машина очень удобная для наших узких дорог. Но есть еще недостатки, которые необходимо устранить. Вот они:

1. Фонари пришлось снять, так как они от дребезжания мотора оборвались; вообще освещение слабое.

2. Когда обрывается левый болт, его очень легко заменить другим, но когда рвется правый, то для того, чтобы заменить его, необходимо отвернуть крышку конуса, гайку, которой крепится педаль конуса, два болта через окно конусной крышки (чтобы подвинуть валик конуса влево) — и только тогда можно вставить болт.

3. Когда идешь на спуск, то тормозные шкивки сильно греются и были случаи, что сцепление полуосное загоралось. Необходимо тормоза удалить и сделать их на задних колесах; но если на спуске лопнет сцепление, тогда шоферу верная смерть, верный калека тот, кто будет ехать на машине. Надо серьезно задуматься в отношении тормозов.

## Не автомобиль, а мотоцикл на 4 колесах

*В. Николаев — гараж ЦИК*

НАШ гараж имеет две машины НАМИ, полученные 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мес. тому назад. За это время они находились в эксплуатации по 51 рабочему дню и пройдено ими около 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тыс. км каждой. При этом незначительном километре были отмечены следующие дефекты и поломки:

Развалились передние фары у одной машины (у другой своевременно заменены); люфт передних колес, вследствие приседания рессор у одной машины; пробуксовка конуса у одной машины; лопнули клапанные пружины — 4 случая у двух машин; лопнула пополам рулевая сошка (благодаря счастливой случайности обошлось без аварии); поломка стяжных болтов у передних рессор (три случая); потеря компрессии в одном цилиндре; заедание педалей ко-

нуса и тормоза у обеих машин; сработался ножной тормоз; отломались две лопасти вентилятора; проворачиваются шпильки передних колес; разболталось направление толкателя выпускного клапана у одной машины; отломился кронштейн верха, лопаются передние крылья; отлетает краска на крыльях; прогибается педаль аксидиллятора.

Я считаю, что по своей конструкции НАМИ не автомобиль, а мотоцикл на 4 колесах, и поэтому НАМИ не может сыграть никакой роли в автомобилизации страны. Эту задачу выполнит легковая машина со стотысячного автозавода. А средства, затрачиваемые на НАМИ, было бы гораздо целесообразнее употребить на постройку мотоцикла типа Харлей-Давидсон.

## Много причин для недовольства

*Н. М. Лагутин — гараж ЦИК*

НА МАШИНЕ НАМИ я езжу 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мес., и много за это время набралось причин, чтобы быть ею сильно недовольным. Уже не говоря о том, что делать двухцилиндровую машину с воздушным охлаждением дело вообще отсталое и, следовательно, нецелесообразное, в ней масса дефектов, о которых говорил тов. Николаев. Скажу еще вот что:

Приходится часто регулировать толкатели — чуть ли не каждый день с ними канителиться; в коробке скоростей плохо шлифованы шестерни — недостаток заводского оборудования — поэтому она ревет; в конусе в виду жесткого сцепления получается резкий звук, отдающийся по всей машине, как по мембране. Едешь, хоть уши затыкай, пассажиры и те удивляются — точно на трамвай попали, говорят они.

Шумит и задний мост, в особенности на поворотах; в скреплении передних рессор рвутся задние центровые болты — металл-то, возможно, хорош, но слишком большая нагрузка, нужно утолщить диаметр; разрез переднего стекла очень низок, нельзя при дожде достаточно открыть его — весь вымокнешь; заедает рулевое управление, едешь точно на пятитонке, повернешь руль вправо, так он сам и застрял; поработаешь на машине за городом 15 минут и мотор раскалится, как печка из-за воздушного охлаждения. На большой скорости машина идет мягко, но на скорости в 20 км она здорово трясет.

## За месяц 3 раза ремонтировалась

*В. С. Столоров — гараж ВСНХ*

СУДИТЬ о машине трудно — езжу на ней всего один месяц. За это время три раза пришлось направлять ее в ремонтный завод: 1. Ослабла сошка на рулевом секторе — была она почему-то поставлена из совсем другого

комплекта. 2. У толкателя отскочило яблочко. 3. Развернулся весь карбюратор, картер пропустил масло, прорвался кожух.

Основные недостатки: тяжелое рулевое управление, ручной тормоз не держит на месте, коротки рычаги скоростей и тормозной, шумят клапаны и зад, закидывает у правого цилиндра свечу маслом, слаб свет, аккумулятор нужен большей емкости, бывает перегрев.

Положительными качествами являются: плавность хода, хороший конус — хорошо берет с места, не рвет; расход горючего экономный; центровые болты не рвутся, а если это случается у других, то ведь это может произойти не только по вине завода, но и по вине шофера — слишком накачает покрышку; машина достаточно мягкая. Только тем, кто на Ройсе привык кататься да избаловался, она покажется тряской.

### Сборка сделана небрежно

А. К. Чудин — автобаза НКПиТ

ОЧИЩАТЬ почтовые ящики на автомашинах мы начали в 1922 г., применив сначала мотоциклы Харлей-Давидсон.

С 1928 года мы перешли на маломощные Амилькары. После первых же проб сразу обнаружилась в них масса недостатков. Работают у нас 22 машины и вследствие текущего ремонта временно выбывают из работы одна или две машины. В зависимости от времени года частота ремонта значительно увеличивается.

В апреле этого года были получены две машины НАМИ. По внешнему виду машина показалась приличной, но уже первые пробы обнаружили крупные недостатки.

Сели передние рессоры; выскочившим в цилиндр клапаном попортило головку, смененную заводом, после чего все-таки вторично лопнула пружина клапана; рассыпались фары, потребовался ремонт заводной ручки, смена вентилятора; обломались крылья, ими попорчено воздушное окно; сорвалась шпонка валика дискового сцепления; на ходу машины выскочили сухари, удерживающие пружины клапана, клапан упал в цилиндр; греется проводка освещения; часто требует крепления распределительный щиток и кронштейны рулевой штанги; оборвалось гибкое соединение правой полуоси, имеются надорванные места и в гибком соединении левой полуоси. Я не указываю еще ряд дефектов, так как беру только самые яркие.

Одной машиной пройдено 2.300 км, другой — 1.500 км. Если сравнить НАМИ с Амилькаром, то первый чаще становится в ремонт, имеет большие простои, а второй удовлетворяется коротким ремонтом в течение нескольких часов и к утру машина готова к работе. Ремонт маленького,

Амилькара на много проще, и производится быстрее, чем ремонт машины НАМИ.

Сборка сделана заводом небрежно: нужно поставить простую шалбу — ставят шалбу-гравер или совсем ничего; шплинты в отдельных предметах не поставлены или бесполезны, так как гайка гораздо ниже и шплинт вставлен не в прорезь гайки.

Нужно сказать, что коробка скоростей не обнаружила никаких дефектов. Работает удивительно без особого шума задний мост. Несмотря на отсутствие дифференциала, нет ощущения забрасывания.

Машину НАМИ у нас до сих пор только расхваливали, и может быть поэтому в ней больше дефектов, чем могло бы быть. А такая машина, двухцилиндровая, с воздушным охлаждением нам нужна. Завод может и должен ее улучшить.

### Машина НАМИ незаменима для Сибири и удобна для провинции

И. С. Гагин — директор э-да „Спартак“

МАШИНА НАМИ, изготовляемая на нашем заводе, имеет свои конструктивные недостатки, от которых нужно постепенно уходить в процессе изготовления и эксплуатации.

Машина эта для наших советских дорог является весьма подходящей, проходимость ее дает возможность ездить по самым плохим проселочным дорогам. Машину надо удешевить и улучшить, от этого будет зависеть ее будущее.

Машина НАМИ очень не нравится многим московским шоферам. Это происходит вот почему: НАМИ надо заводить от руки, а не так, как другие машины — нажал кнопку и пошла; шум мотора, вой коробки скоростей и зада — все это дает повод к тому, чтобы критиковать и говорить, что машина непригодна.

Т. шоферам надо быть более беспристрастными и видеть то, что есть на самом деле. Машина НАМИ с воздушным охлаждением незаменима в Сибири, а также у нас в средней



На заводе „Спартак“. Установка электрического оборудования на арматурной доске

России. НАМИ гораздо выгоднее иметь, чем мотоцикл: на такой маленькой машине можно возить 3-4 человека плюс шофер, а на мотоцикле всего лишь два человека. Горючего же мотоцикл берет не менее, чем НАМИ. Машина проста, а в дальнейшем ее можно будет сделать еще проще; разборка, смена частей будет чрезвычайно легка и доступна. Таким образом, для провинции машина весьма удобна, гаража для нее не надо и холода ее не страшат.

Кроме того, необходимо иметь в виду, что завод, который изготавливает НАМИ, имеет весьма изношенное оборудование и поэтому много дефектов возникает в процессе изготовления машин.

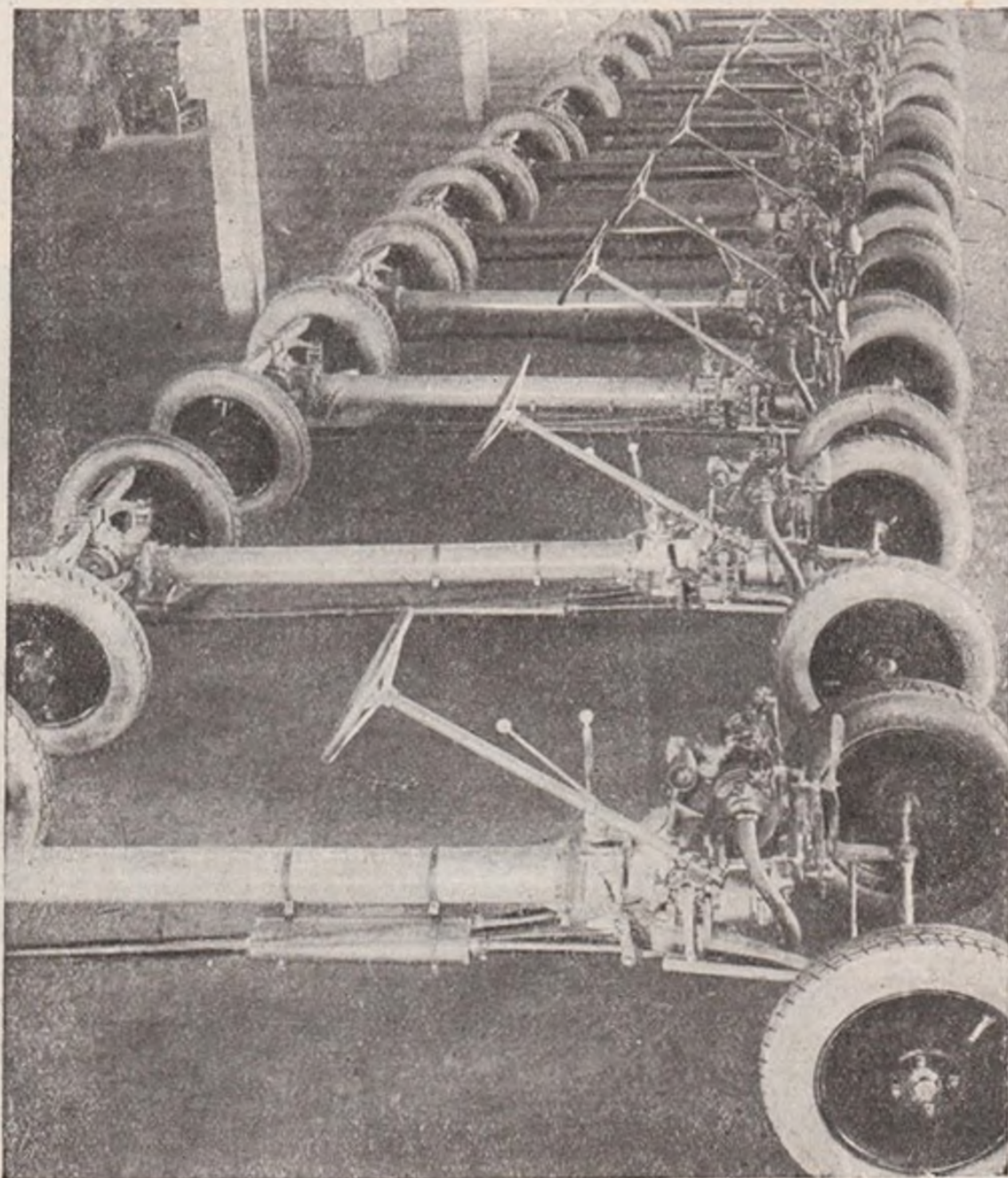
## НАМИ имеет все права на существование

*А. И. Ефрон — зав. испытательным отделом завода „Спартак“*

**ЗАВОДСКОЕ** производство машин НАМИ в действительности началось лишь в конце 1928 г. Первые машины стали сдаваться клиентам лишь в марте этого года. Говорить о результатах эксплуатации сейчас преждевременно. Сданные в эксплуатацию по Москве машины находятся в работе не более двух месяцев. В провинцию сдано свыше 40 машин, но сведений об их эксплуатации поступило еще мало.

Все нарекания исходят от московских шоферов, привыкших за последние годы к новым американским машинам и касаются эти нарекания, в сущности, лишь мелких дефектов, большинство которых в процессе производства

дальнейших машин или устраняется или уже устранено. Нельзя требовать от машины, производящейся на старом оборудовании с самым ограниченным вложением средств, чтобы она сразу удовлетворяла тем повышенным требованиям, которые к ней предъявляются. Основные качества машины бесспорны: 1. Отличная подвеска, благодаря которой при езде по плохой дороге тряска неизмеримо меньше, чем на любой машине тех же размеров. 2. Простота конструкции. 3. Хорошая динамика — машина легко берет подъемы с полной нагрузкой, вылезает легко из глубокой грязи. Эти



Готовые шасси „НАМИ 1“ на заводе „Спартак“

качества настолько существенны, что коренной реконструкции машина не требует.

Самый существенный дефект машины, связанный с производством,—это шум шестерен коробки скоростей заднего моста. Завод принимает необходимые меры для устранения этого дефекта и к концу текущего года машина будет шуметь не более других однородных машин. Имеются также некоторые дефекты конструкции, но многое уже изменено; осенью предполагается выпускать моторы с нижними клапанами, изменить крепление передних рессор, установить стартер и т. п.

Приходится слышать от шоферов о затруднениях с заводкой. При правильном, умелом пользовании машиной никаких затруднений с заводкой не бывает. Надо только внимательно и обдуманно относиться к установке рычажков газа и зажигания, а не вертеть зря рукоятку.

В заключение должен сказать, что со стороны шоферов приходится встречать определенное противодействие и предубеждение против нашей машины. Замечается нежелание как следует ухаживать за ней. Между тем, если мы возьмем руководство к пользованию любой даже самым дорогим иностранным автомобилем, то прочтем на видном месте указание, что водитель обязан постоянно проверять и подтягивать гайки, крепящие существенные детали машин. У нас же при плохом состоянии мостовых и дорог сугубо необходимо постоянно следить за тем, чтобы все на машине было подтянуто. При сменной езде, а тем более, когда иногда на машину садится еще и третий сменщик, достичь правильного ухода за маши-

ной почти невозможно.

В результате сменности и форсированной эксплуатации автомашин в гараже Наркомпочтеля, например, в один год совершенно истрепались все наши маленькие почтовые Амилькары.

Машина НАМИ будет постоянно улучшаться в процессе производства и имеет все права на существование.

Продолжение  
дискуссии  
о машине  
„НАМИ“  
будет дано в  
следующем  
номере  
„За Рулем“