

НАРКОМСРЕДМАШ СССР
ГЛАВАВТОПРОМ
АВТОЗАВОД им. СТАЛИНА

И Н С Т Р У К Ц И Я
П О У Х О Д У
З А А В Т О М О Б И Л Е М

ЗИС-6

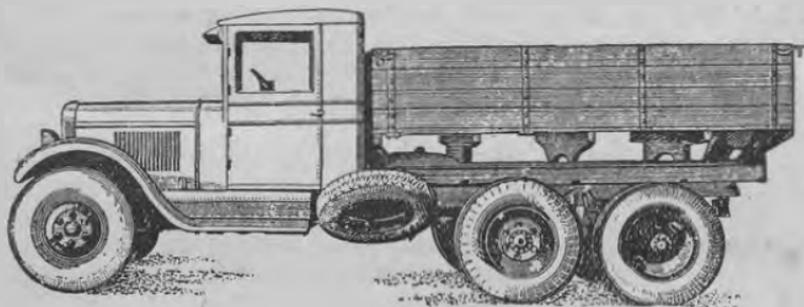
(2 $\frac{1}{2}$ —4^т)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ТЕХНИЧЕСКИХ СПРАВОЧНИКОВ
И К А Т А Л О Г О В
КАТАЛОГИЗДАТ * НКМ СССР
ЛЕНИНГРАД * 1940 * МОСКВА

ПРЕДИСЛОВИЕ

Основным условием для полного использования и предупреждения преждевременного износа автомобилей, выпускаемых заводом им. Сталина, является сознательное отношение и грамотное обращение водителей и обслуживающего персонала с порученными им автомобилями.

Всякая машина, в том числе и грузовой автомобиль, состоящий из большого количества сложных механизмов, требует постоян-



Фиг. 1. Общий вид автомобиля с кузовом.

ного наблюдения и правильного ухода. Таким уходом и бережным отношением ко всем ходовым механизмам, точным исполнением всех изложенных в инструкции правил можно добиться значительного удлинения срока службы автомобиля, а также уменьшения расходов на его ремонт.

Необходимо помнить, что деталям грузового автомобиля приходится работать в тяжелых условиях с большими нагрузками, и поэтому уход за грузовым автомобилем должен быть не меньшим, чем за автомобилем легковым. Грузовой автомобиль предназначен в первую очередь для регулярной перевозки грузов по относительно хорошим дорогам с твердой корой. По дорогам плохого качества или по грунтовым скоростям передвижения

должны быть соответственно сильно понижены, также должен быть соответственно уменьшен перевозимый груз.

Весь уход за машиной можно разбить на следующие операции: 1) чистку, 2) смазку, 3) подтягивание ослабевших соединений, 4) регулировку.

Только выполняя регулярно все эти операции, мы сможем сохранить автомобиль и удлинить срок его службы.

Небрежное обращение с автомобилем вызывает преждевременный износ деталей и машины в целом.

Выпуском настоящего руководства, в котором помещены инструкции и указания, обязательные для водительского и обслуживающего персонала, завод идет на помощь работникам автотранспорта, чтобы они могли ознакомиться с устройством и механизмами автомобиля ЗИС-6, с правилами культурного обращения и ухода за машиной в целом и за ее отдельными агрегатами.

Это руководство не является учебным пособием по автомобилю — это лишь сборник инструкций и советов водителю машины ЗИС-6. Лица, желающие расширить свои знания по автоделу, должны обратиться к соответствующим учебным пособиям и книгам.

О всех недостатках, замеченных в инструкции, просим сообщить заводу.

ВНИМАНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ И МЕХАНИКОВ

1. При получении автомашины необходимо проверить всю систему смазки и в случае надобности наполнить смазкой все масленки.

2. После пробега машиной первых 300 км надо сменить масло в картере двигателя, после следующих 300 км второй раз сменить масло в картере и после 400 км сменить масло в третий раз в картере двигателя; в дальнейшем следует менять масло каждые 1200 км.

3. После первых 500 км следует сменить смазку в коробке передач и заднем мосту, во второй раз смена смазки производится через 3000 км, а затем в коробке передач смазка меняется каждые 5000 км, в заднем мосту — через каждые 8000 км. Перед сменой смазки в картере — промывка всех этих механизмов.

4. Коробку передач следует наполнять летом автолом „18“, зимой автолом „10“; для задних мостов надо применять исключительно смазку „Брайт-сток“, летом и зимой.

5. Необходимо строго придерживаться сроков смазки, указанных в схеме смазки в конце книги.

6. Первые 1000 км нужно ездить со скоростью не выше 30 км и с нагрузкой не больше 3 т.

7. После первой поездки надо подтянуть гайки шпилек крышки блока цилиндров, болты картера двигателя, крепление рулевого управления, а также все крепления кабины и платформы к раме, стремянки рессор и т. д. В дальнейшем необходимо следить за затяжкой всех болтов и гаек.

8. Ни в коем случае не следует допускать перегрузки машины.

9. При езде по плохим дорогам надо уменьшать нагрузку до 2,5 т и скорость движения до 25 км.

10. Необходимо следить за смазкой карданных крестовин.

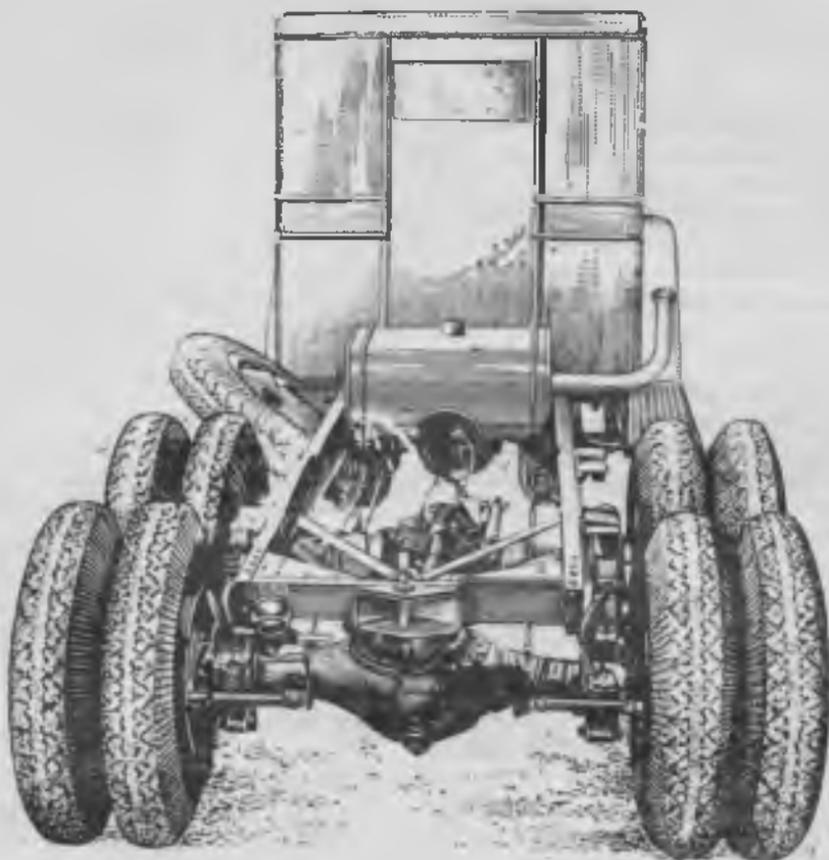
11. Проверять затяжку и замки гаек пальцев карданных крестовин.

12. Проверять затяжку болтов крепления кронштейнов поперечной балки тележки.

13. Избегать неполного включения демультипликатора.
14. Проверять и устранять подтяжкой пробок люфт в головках реактивных тяг.
15. Избегать пользоваться полным газом на первой скорости при включенном демультипликаторе и в особенности не допускать внезапного включения сцепления на этих передачах.
16. Поперечные рвы переезжать наискось.
17. Следует проверять состояние шаровых пальцев реактивных тяг и в случае обнаруживания изгиба или других повреждений немедленно заменять их новыми.
18. Избегать резкого торможения центральным тормозом.
19. Чаще смазывать и счищать от грязи центральные подшипники рессор, не допуская большего износа чугунных втулок подшипников и своевременно заменяя их новыми.
20. При значительном нагревании одного из задних мостов необходимо:
 - а) давление в шинах держать одинаковое — разница в давлении должна быть не более 0,5 ат;
 - б) при замене покрышек подбирать одинаковые, в особенности из бывших в употреблении, так как мост с более слабыми шинами или с покрышками меньшего диаметра по окружности принимает на себя меньшую часть работы, в силу чего другой мост нагревается. Это особенно заметно при езде с большими скоростями на хорошей дороге.
21. Не допускать езды по плохим дорогам при сбитых резиновых ограничителях качания задних рессор и немедленно поставить новые.
22. Проверять крепление концевых гаек цапф поперечной балки задних рессор.
23. В грузовиках старого выпуска с гидро-тормозами проверять резиновые гидрошланги и заменять новыми, если они раздуваются или распухли от действия жидкости. Также надо проверить состояние резиновых манжет в цилиндрах гидронасоса и в колесных тормозах — распухшие манжеты необходимо сменить.
24. В качестве тормозной жидкости применять смеси, не действующие на резину и металл. Рекомендуется взять 3 части спирта и 7 частей касторового масла. Ацетон и касторовое масло должны быть химически чисты.
25. Регулировку и ремонт машины можно доверять только опытному механику.
26. О поломках и преждевременных износах деталей, а также свои предложения по улучшению качества автомобилей ЗИС-6 следует сообщать заводу по адресу: Москва, 68, Ленинская слобода. Автозавод им. Сталина. Отдел технического контроля.

СПЕЦИФИКАЦИЯ

1. Тип двигателя — четырехтактный.
2. Число цилиндров — шесть.
3. Диаметр цилиндров — 101,6 мм (4").
4. Ход поршня 114,3 мм (4^{1/2}").
5. Литраж двигателя 5,55 л.
6. Степень сжатия 4,6—4,8.
7. Мощность притертого двигателя, приведенная к нормальным условиям — 73 л. с. при 2300 об/мин.
8. Налоговая мощность по формуле, принятой в СССР — 21,2 л. с.
9. Тип отливки блока — моноблок, отлитый вместе с верхним картером. Головка цилиндра съёмная.
10. Материал поршней — чугун.
11. Двигатель и коробка передач соединены в один агрегат, укрепляемый на раме в трех точках.
12. Расположение распределительного механизма — один распределительный вал в правой части картера. Клапаны нижние, односторонние.
13. Материал распределительных шестерен: шестерня коленчатого вала — стальная, промежуточная — чугунная, кулачкового валика — чугунная, водяного насоса и динамо — стальные.
14. Расположение бензобака — сзади кабины.
15. Подача горючего — диафрагменным насосом.
16. Емкость бензобака 100 л.
17. Карбюрация — вертикальный карбюратор системы МААЗ-5. Диаметр горловины — 42 мм.
18. Средний расход горючего на 100 км по шоссе — 36—40 кг.
19. Система зажигания — или от бобины через прерыватель и распределитель с приводом от валика привода водяного насоса, или от магнето с приводом от валика водяного насоса. В особых случаях применяются обе системы одновременно.
20. Запальные свечи — 18 мм, расположены ближе к всасывающему клапану.
21. Система смазки — под давлением с помощью шестеренчатого насоса.
22. Емкость смазочной системы — 7 л.
23. Охлаждение водяное, принудительное, с циркуляцией воды от центробежного насоса. Четырехлопастный вентилятор с приводом при помощи резинового ремня от валика привода водяного насоса.
24. Емкость системы охлаждения — 32 л.
25. Сцепление — двухдисковое, сухое.
26. Коробка передач — трехходовая, имеет четыре передачи переднего хода и одну заднего хода.



Фиг. 2. Общий вид шасси.

Передаточные числа:

1-я передача	6,60 : 1
2-я передача	3,74 : 1
3-я передача	1,84 : 1
4-я передача	1,00 : 1
Задний ход	7,63 : 1

27. Демультпликатор — двухскоростной, двухходовой.

1-я скорость	1,53 : 1
2-я "	1 : 1
Реверс	1,11 : 1

28. Карданная передача состоит из трех отдельных валов с двумя металлическими карданными соединениями типа Кливленд на каждом валу.

29. Задняя тележка — из двух задних мостов, подвешенных к раме на литой поперечине с помощью балансирных рессор. Реакция момента задних колес воспринимается двумя трубчатыми штангами с шаровыми шарнирами.

30. Задние мосты — червячные. Передаточное число — 7,4:1. Полуоси полностью разгруженного типа. Дифференциал с коническими шестернями.

31. Рулевое управление — червяк и кривошип с пальцем, передаточное число 15,9:1.

32. Тормозная система. На передних и задних колесах механические, внутридействующие, двухколодочные тормоза. На карданном валу дисковый центральный тормоз. Накладки колодок из ферродо или прессованной асбестовой массы. Ножная педаль действует на все шесть колес. Усилие торможения увеличивается помощью вакуум-цилиндра. Дисковый тормоз приводится в действие непосредственно от ручного рычага.

33. Рессоры: передние — продольные, полуэллиптические; задние — двойные, полуэллиптические, подвешены на балансирах к раме; добавочные рессоры — полуэллиптические, также подвешены на балансирах.

34. Тип колес — стальные, дисковые. Задние скаты двойные. Обода для безбортовых покрышек.

35. Шины безбортовые, 34 × 7".

36. Освещение — электрическое; две передние фары, задний фонарь, лампочка на переднем щитке.

37. Остальное оборудование: электрический сигнал, стартер, динамо, аккумулятор, амперметр, масляный манометр, спидометр, воздушный фильтр, механический насос для шин на коробке передач и инструмент.

38. Максимальная скорость — 55 км/час.

39. Вес шасси — 3630 кг.

40. Вес кабины и платформы — 600 кг.

41. Общий вес — 4230 кг (с инструментом, запасным колесом и заправленным баком).

42. Грузоподъемность — 4 т на шоссе и 2½ т по грунту и бездорожью.

43. База — до середины задней тележки — 3900 мм.

44. База задней тележки — 1080 мм.

45. Наибольшая длина — 6060 мм.

46. Колея передних колес — 1546 мм.

„ задних „ — 1675 мм.

47. Радиус поворота по наружному колесу — 9 м.

ДВИГАТЕЛЬ

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ

На автомобиле ЗИС-6 стоит шестицилиндровый, 73-сильный четырехтактный бензиновый двигатель с нижними боковыми