

КАТАЛОГ ПРЕЙСКУРАНТ

ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
К АВТОМОБИЛЯМ

„ЗИС“

МОДЕЛИ 5-8-11 и 12
АВТОЗАВОДА им. СТАЛИНА





РАЗЛИЧИЯ МЕЖДУ ТИПАМИ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИС-5, ЗИС-8, ЗИС-11 и ЗИС-12

Конструктивные различия составлены, исходя из конструкции грузового стандартного автомобиля ЗИС-5, и имеют нижеследующий перечень основных особенностей и отличие от типа ЗИС-5.

1. **ЗИС-8** Шасси предназначено для установки на нем автобусного кузова

Рама собрана из удлиненных лонжеронов (деталь № 41-0115 и № 41-0116), на которых крепятся:

Кронштейны под кузов дет. №№ 41-015, 41-016, 41-018, 41-0110 и 41-0112.

Кронштейн бензобака дет. № 4201С1

Кронштейн установки аккумулятора дет. № 4102С1.

Рама собрана без поперечины под кабину (деталь № 19-0227).

Карданная передача состоит из 2-х карданных валов: переднего вала агрегат № 501С2 и заднего вала агрегат № 50С3.

Промежуточная тяга тормоза удлиненная — дет. № 7402С2

Установлен особый бензобак, дет. № 42С1, большей емкости, чем на ЗИС-5 (дет. № 22С1).

Ставятся усиленные рессоры:

задняя рессора — дет. № 1410С1,

добивочная „ — дет. № 1410С2.

По причине установки на раму кузова автобусного типа, шасси собирается без подножек, дет. №№ 20-011, 20-012, и кронштейна заднего фонаря, дет. № 19-036.

Брызговики установлены особые, дет. №№ 21-0111 левый и 20-0112 правый.

Электрооборудование 12 ти вольт (на ЗИС-5 — 6-ти вольт).

Аккумуляторов ставится 2 шт. по 12-ти вольт (на ЗИС-5 — 1 шт.).

2. **ЗИС-11.** Это шасси предназначено под оборудование на нем противопожарной установки (пожарная автомашинка).

Отличается ЗИС-11 от ЗИС-5 следующими особенностями:

Рама собрана из удлиненных лонжеронов (детали №№ 41-0115 и 41-0116).

Карданная передача и промежуточная тяга тормоза одинаковы с ЗИС-8

В силу специального оборудования этого шасси, оно собирается без крыльев, брызговиков, подножек, кронштейна запасного колеса, и на нем не устанавливается грузовая платформа.

3. **ЗИС-12.** Представляет собой шасси с установленными на нем кабиной для шофера, крыльями, подножками и брызговиками стандарта ЗИС-5, без грузовой платформы.

Рама собрана из удлиненных лонжеронов, одинаковых с ЗИС-11, карданная передача и промежуточная тяга тормоза одинаковы с ЗИС-8 и ЗИС-11.

Это шасси предназначено для установки на нем специальных кузовов с тех. приспособлениями.

Рессора передняя ставится усиленная (дет. № 1706С3).

ХАРАКТЕРИСТИКА ГРУЗОВИКА ЗИС-5

ДВИГАТЕЛЬ — четырехтактный, 6-ти цилиндровый, диаметр цилиндра — 101,6 мм (4"), ход поршня — 114,3 мм (4 1/2"), литраж двигателя — 5,55 л, степень сжатия — 4,6, максимальное число оборотов — 2400 в минуту, мощность двигателя 73 л. с. при 2300 об/мин., налоговая мощность — 21,2 л. с. Тип отливки цилиндров — моноблок, отлитый из чугуна в одно целое с верхней половиной картера; головка блока съемная с формой камер сжатия по типу Рикардо, нижняя половина картера — отъемная, штампованная из листовой стали. Поршни — чугунные с 4-мя кольцами. Клапаны — нижние, односторонние и расположены с правой стороны. Распределительный вал — один, фазы распределения следующие:

	Открытие в градусах	Закрытие в градусах
Клапан всасывающий	2° после в. м. т.	45—50° после н. м. т.
Клапан выпускной	40—50° до н. м. т.	2° после в. м. т.

Распределительная шестерня коленчатого вала — стальная; шестерни промежуточного и распределительного валов — чугунные; ведущие шестерни водяной помпы и динимо — стальные. Коленчатый вал покоится на 7-ми скользящих подшипниках. Двигатель, сцепление и коробка передач соединены в один агрегат и крепятся к раме в 3-х точках.

СМАЗКА двигателя производится при посредстве шестеренчатого насоса с давлением до 3-х атм. Насос помещается в нижней части картера и приводится в действие от распределительного валика. При помощи насоса масло по маслоспроводу направляется к коренным и шатунным подшипникам, а также к шестерням распределения. Поршневой палец, цилиндры, подшипники распределительного валика и толкатели смазываются благодаря стоящему в картере двигателя туману, создающемуся в результате разбрызгивания излишка масла, выдавливаемого из-под подшипников. Картер имеет указатель уровня масла и содержит 7 л масла. Отработавшее масло проходит через специальный вихревой фильтр, расположенный с левой стороны двигателя.

ОХЛАЖДЕНИЕ — водяное, с принудительной циркуляцией от центробежного насоса. Вода в трубчатом радиаторе охлаждается при посредстве 4-х лопастного вентилятора, приводимого во вращение от вала привода водяной помпы. Емкость системы охлаждения — около 26 литров.

КАРБЮРАЦИЯ производится при посредстве вертикального карбюратора МААЗ 5 с экономайзером и ускорительным насосом. Карбюратор снабжен фильтром для очистки всасываемого воздуха. Подача горячего производится при посредстве диафрагменного насоса, приводимого в действие специальным эксцентриком, сидящим на распределительном валике. Бак для бензина помещен под сиденьем шофера. Емкостью бак около 60 л. Педаль акселератора расположена справа от правой педали тормоза.

ЗАЖИГАНИЕ — батарейное при посредстве катушки высокого напряжения (бобины) или от магнето. Порядок работы цилиндров 1—5—3—6—2—4. Аккумулятор 6ти вольт, емкостью 105 а ч помещается слева под полом кабины. При зажигании от катушки ее прерыватель-распределитель приводится в действие от валика привода водяной помпы. От этого валика приводится в действие и магнето, если таковое установлено для зажигания. Свечи установлены размером 18 мм, шаг резьбы 1,5 мм.

СЦЕПЛЕНИЕ — расположено в картере маховика. Тип сцепления — двухдисковое, сухое и состоит из 2-х ведомых стальных дисков, с наклепанной на них фрикционной облицовкой, и 2-х чугунных ведущих дисков. Педаль сцепления расположена слева от колонки руля.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ имеет картер чугунной отливки, и крепится фланцем картера к картеру маховика. Число передач — 4 вперед и 1 назад (4-х скоростная, 3-х ходовая)

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

Перемена передач производится качающимся рычагом, расположенным с правой стороны от руля. Ведущий вал коробки передач и контршaftный вал монтированы на

тариковых подшипниках. Главный вал коробки передач передним концом монтирован на игольчатом подшипнике, а задним — на двух конических роликовых. Сбоку коробки передач укреплен насос для накачивания шин с приводом от шестерни постоянного зацепления контршафтного вала коробки передач.

КАРДАННЫЙ ВАЛ. Передача крутящего момента от коробки передач к заднему мосту осуществляется карданным валом с двумя жесткими металлическими сочленениями. Передняя вилка карданного сочленения — скользящая.

ЗАДНИЙ МОСТ — имеет двойную передачу (редуктор). Передача крутящего момента осуществляется парой конических, со спиральным зубом, и парой цилиндрических шестерен, с общей передачей 6,41:1. Дифференциал имеет конические шестерни. Полуоси разгруженного типа. Картер заднего моста — литой из ковкого чугуна, в него запрессованы рукава, изготовленные из легированной стали. Ведущая коническая шестерня и дифференциал монтированы на шарикоподшипниках. Валы ведомой конической шестерни, соединенный с малой цилиндрической, монтирован на конических роликовых подшипниках. Толкающие и скручивающие усилия передаются через рессоры.

ПЕРЕДНЯЯ ОСЬ — двутаврового сечения. Поперечная тяга расположена сзади оси. Развал передних колес (боковой) — $1^{\circ}30'$.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ — левое; передача происходит при посредстве червяка и кривошипа с пальцем. Червяк находится на 2-х радиально-упорных шарикоподшипниках.

КОЛЕСА — дисковые, стальные, с замочным кольцом для закрепления шины. Обода для безбортовых покрышек размером $34'' \times 7''$, задний скат — двойной, передний — одинарный.

Колеса крепятся к ступицам при посредстве шести шпилек с гайками. Задние колеса укрепляются каждое самостоятельно. Ступица колеса монтируется на 2-х роликовых конусных подшипниках. Задние колеса получают вращение от полуосей через ступицы. Подшипники задних колес расположены на рукавах заднего моста.

ТОРМОЗ — имеется на четырех колесах. Тормоз у переднего колеса имеет две колодки, у заднего колеса — четыре колодки. Две колодки тормоза заднего колеса приводятся в действие от ножной педали, равно как и обе тормозные колодки переднего колеса, и работают одновременно. Две другие колодки барабана заднего колеса приводятся в действие от рычага ручного тормоза. Все четыре колодки барабана заднего колеса и обе колодки переднего колеса помещаются внутри барабана и имеют облицовки из ферродо. Привод как к передним, так и к задним тормозам — механический.

РАМА — штампованная из листовой стали 4,5 мм толщиной, швеллерообразного сечения с переменной высотой.

В задней части рамы укрепляется кронштейн запасного колеса и буксирный прибор.

РЕССОРЫ — передние и задние — продольные, полуэллиптические Переллние рессоры расположены под рамой и крепятся передним концом своим непосредственно к кронштейнам рамы, а задним концом — при посредстве сержки. Задние рессоры крепятся к раме передней частью непосредственно, а задней частью при помощи сержки. Расположение передних рессор поперек передней оси, а задних поперек заднего моста. Крепление рессор к мостам производится стальными хомутами.

Размеры рессор

Рессоры в свободном состоянии:

	Длина	Ширина	Толщ. глав. листа	Количество
Передние	1,015 мм	63 мм	6,5 мм	11
Задние	1,870 мм	76 мм	9,5 мм	10

Поверх задних рессор для усиления ставятся добавочные рессоры.

КУЗОВ. Кабина шофера — закрытого типа на 2 места. Каркас кабины деревянный и обшит листовой сталью. Подушка сиденья и спинка пружинные. В кабине 2 двери с опускаемыми стеклами. Ветровая рама имеет подъемное стекло размером 700×280 мм. В задней стенке кабины имеется окно.

Грузовая платформа имеет откидные боковые и задние борты. Внутренние размеры платформы по длине 3080 мм, по ширине 2080 мм и по высоте 600 мм.

ОБОРУДОВАНИЕ. Автомобиль имеет динамо 6 вольт, электрическое освещение, электрический сигнал, электрический стартер, съемную заводную ручку, воздушный насос для накачивания шин с приводом от коробки передач, распределительный щиток, контрольные приборы — масляный манометр, амперметр, спидометр.

Под мотором устанавливается кожух для защиты от грязи.

Передний бугер автомобиля никелированный.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ АВТОМОБИЛЯ ЗИС-5

Максимальная скорость с грузом	60 км/ч . .
Расход горючего с грузом на 100 км	30 кг
Общий вес машины без груза	3100 кг
Вес кабины и платформы	600 кг
Вес шасси	2300 кг
Грузоподъемность машины	3 тонны
База (расстояние между осями)	3810 мм
Ширина колеи передних колес	1525 мм
Ширина колеи задних колес	1675 мм
Габарит:	
Длина	6060 мм
Ширина	2250 мм
Высота (под нагрузкой)	2100 мм
Низшие точки от плоскости опоры (клиранс), в нагруженном состоянии:	
Передняя ось	310 мм
Задняя ось	270 мм
Под картером маховика	340 мм
Радиус поворота (поворотоспособность)	8,6 м