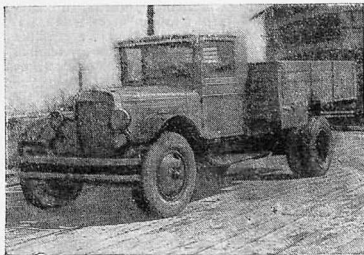


С ноября текущего года автозавод им. Сталина (б. АМО) приступает к выпуску двух новых моделей грузовиков: ЗИС-5 и ЗИС-6, при-



Трехтонный грузовик ЗИС-5

Фото автора

чем начиная с этого же времени прекращается выпуск ныне существующей модели машины АМО-3 грузоподъемностью в 2,5 т.

Грузовик ЗИС-5

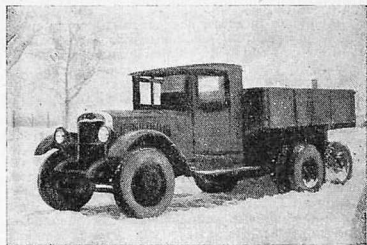
Переход завода на производство новых моделей грузовиков имеет довольно серьезные предпосылки. Грузовик АМО-3 представляет собой, как уже известно читателю (см. журнал «За рулем» № 8 1932 г.), частичное видоизменение одной из моделей известной американской фирмы «Автокар», которая собирала эту модель на своем заводе из агрегатов, производимых рядом других американских фирм. Это обстоятельство вполне объясняет наблюдающуюся диспропорцию некоторых агрегатов этой модели, а также и общий недостаток самой конструкции в целом — большой мертвый вес машины. Шасси грузовика АМО-3 грузоподъемностью в 2,5 т имеет 3 т мертвого веса. Такое ненормальное явление, недопустимое для современной машины, поставило перед заводом задачу выравнять эту разницу в $\frac{1}{2}$ т между собственным весом машины и полезной на нее нагрузкой. Задача эта могла быть решена двояким образом: путем облегчения собственного веса машины или увеличением грузоподъемности ее при тех же размерах.

В процессе проработки этого вопроса выяснилось, что часть агрегатов, как то: передняя ось, задний мост и рама, по своей прочности могут вполне нести нагрузку в 3 т полезного груза, тогда как другая часть агрегатов, как то: двигатель, коробка скоростей и карданный вал, для указанной нагрузки оказались слабыми. Принимая во внимание, что для увеличения тоннажа грузовика до 3 т переоборудованию подлежит только часть агрегатов, оста-

новились именно на этом способе разрешения задачи.

Таким образом, новая модель грузовика, называемая ЗИС-5, будет отличаться от старой модели главным образом измененной конструкцией двигателя, коробки скоростей и карданного вала, а также некоторыми изменениями в тормозной системе.

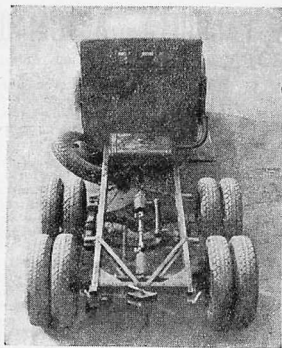
Двигатель грузовика ЗИС-5 по своей конструкции будет отличаться от предыдущей модели лишь увеличенным диаметром цилиндров блока и измененными поршнем, поршневым пальцем и кольцами. В остальном конструкция совершенно одинакова со старой моделью. Диаметр цилиндров новой модели увеличен с $3\frac{3}{4}$ " до 4"; соответственно этому литраж двигателя возрос с 4,88 до 5,55, то есть на 14 проц., и мощность повысилась с 66 до 75,1 л. с.



Четырехтонный трехосный грузовик ЗИС-6

Коробка скоростей грузовика подверглась самому коренному изменению. Старая коробка обладала целым рядом недостатков и по своей прочности не вполне удовлетворяла даже старой конструкции грузовика в 2,5 т. Новая коробка сделана более жесткой, и все замеченные конструктивные недостатки старой в ней полностью устранены.

Главный вал коробки скоростей выполнен в новой конструкции шестипазовым в отличие от прежнего вала квадратного сечения, при котором довольно быстро получался люфт между валом и шестернями. Каретки первой и второй скорости в противоположность старой конструкции, при которой они клепались из двух частей, теперь будут делаться вместе с шестернями из одной поковки. Шестерни контрвала, значительно усиленные, посажены теперь на вудруфовских шпонках. В значительной мере упрощено переключение на задний ход, которое в старой конструкции машины АМО-3 осуществлялось предварительной оттяжкой собачки на рычаге переключения скоростей, а теперь достигается только передвижением рычага в крайнее правое положение. Передаточные числа в новой коробке следующие:



Шасси грузовика ЗИС-6

1-я скорость	6,60 : 1
2-я »	2,74 : 1
3-я »	1,84 : 1
4-я »	1,00 : 1
задний ход	7,63 : 1

Карданный вал также значительно изменен и усилен. Старый карданный вал машины АМО-3 состоял из 2 валов с промежуточным подшипником и тремя сочленениями, из которых одно было резиновое и 2 металлических. В новой конструкции будет только 1 вал с 2 универсальными металлическими сочленениями, прямо соединяющий коробку скоростей с задним мостом.

Тормозная система грузовика ЗИС-5 отличается от АМО-3 отсутствием гидравлических тормозов на передних колесах, где они заменены механическими, в то время как механические тормоза задних колес с двумя парами колодок оставлены без изменения. Установка механических тормозов на передние колеса в значительной мере усложняется тем обстоятельством, что передние колеса управляемы. В новой конструкции привод в действие тормозов — особого устройства, с самозатормаживающимися от легкого нажима колодками и осуществляем посредством гибкого троса.

Грузовик ЗИС-6

Одновременно с выпуском четырехколесного грузовика ЗИС-5 завод будет выпускать еще вторую новую шестиколесную модель грузовика ЗИС-6, грузоподъемностью в 4 т.

Основные агрегаты этого грузовика, как то: двигатель, коробка скоростей, сцепление и рулевое управление, те же, что и на грузовике

ЗИС-5. В отличие от последнего, рама ЗИС-6 усилена так называемыми подрамниками, которые представляют собой добавочные лонжероны, вставленные вовнутрь средней части основных. Усилен также и радиатор, количество водяных трубок которого повышено с 83 до 138.

Задний мост грузовика ЗИС-6 снабжен червячной передачей с отношением, равным 7,4:1. Конструкция его допускает весьма большие перекосы как в продольном, так и в поперечном направлениях. Все 6 колес грузовика оборудованы механическими тормозами, действующими от ножной педали через «Серво». Помимо этого за коробкой скоростей имеется центральный дисковый тормоз, приводимый в действие от ручного рычага.

Грузовик ЗИС-6 снабжен демультипликатором, соединенным с коробкой скоростей коротким карданным валом с 2 универсальными сочленениями. Демультипликатор имеет понижающую передачу в отношении 1:1,53 и реверс с отношением 1:1,11.

Опытные модели грузовика ЗИС-6 уже построены и испытаны. Машины участвовали в пробеге Москва — Минск — Москва и показали вполне удовлетворительные результаты.

Обе выпускаемые автозаводом машины, как ЗИС-5, так и ЗИС-6, должны обнаружить в



Грузовик ЗИС-6 с предельным переносом задних осей

эксплуатации несомненно более высокие качества, так как при проектировании их учтены полностью все недостатки предыдущей модели. По своему тоннажу трехтонная модель ЗИС-5 займет в нашем парке как раз среднее место между полугоратораным горьковским грузовиком и ярославской машинной в 5—6 т. Трехосная машина ЗИС-6 пополнит пробел отсутствующих у нас машин высокой проходимости.

Инж. Г. Гуляев

Каждая ячейка, каждый автодоровец должны читать бюллетень «Автодер» — орган ЦС Автодора. Выходит 2 раза в мес. Подписная цена: 12 мес. — 3 р. 60 к., 6 мес. — 1 р. 80 к., 3 мес. — 90 к. Подписка принимается повсеместно почтой.

Журнально газетное объединение