

НАРКОМСРЕДМАШ СССР
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД и.м. МОЛОТОВА

АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-61

*КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ПО УХОДУ*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1941 Ленинград

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-61

Общие данные

- | | |
|--|--|
| 1. База автомобиля | 2855 мм |
| 2. Колея | 1440 мм |
| 3. Вес автомобиля | 1650 кг (с полной заправкой, с кузовом фавтоном) |
| 4. Распределение веса по осям | |
| передний мост | 850 кг |
| задний мост | 80 кг |
| 5. Допустимая полезная нагрузка | 500 кг |
| 6. Наибольшая длина автомобиля | 4670 мм |
| 7. " ширина | 1750 мм |
| 8. " высота | 1905 мм (без нагрузки) |
| 9. Наименьший радиус поворота по наружному колесу | 3,75 м |
| 10. Наибольший угол въезда — передний | 50° |
| " " " — задний | 35° |
| 11. Максимальная скорость по асфальтированному шоссе | 100 км/час |
| 12. Расход бензина на 100 км пробега: | |
| по асфальтированному шоссе | 16 л |
| по сухому проселку | 19 л |
| по мокрой грязной профилированной дороге (американке) | 22 л |
| 13. Максимальный угол преодолеваемого подъема на твердом грунте | 35° |
| 14. Глубина преодолеваемого брода с твердым грунтом | 0,7 м |
| 15. Максимальный допустимый крен | 20° |
| 16. Наибольший диаметр преодолеваемой свободно лежащего бревна | 350 мм |
| 17. Наибольшая высота преодолеваемой вертикальной стенки с твердым грунтом | 0,450 м |
| 18. Максимальная ширина преодолеваемого окопа на твердом грунте | 0,9 м |

Характеристику двигателя и электрооборудования см. инструкцию по ГАЗ-11.

Характеристика трансмиссии

- | | |
|------------------------------------|---------------------|
| 1. Тип сцепления | однодисковое, сухое |
| 2. Люфт педали сцепления | 20—25 мм |
| 3. Тип коробки передач | трехходовая |
| 4. Число передач | 4 вперед, 1 назад |

5. Передаточные числа	
1-я передача	6,4
2-я	3,09
3-я	1,69
4-я	1,0
Задний ход	7,82
6. Раздаточная коробка	шестеренная, шестерни с винтовыми зубами, передаточное число 1:1
7. Емкость смазки в картере раздаточной коробки	0,8 л
8. Механизм включения привода переднего моста	принудительный, скользящей шлицевой муфтой
9. Крепление коробки передач	на четырех шпильках к картеру сцепления
10. Крепление раздаточной коробки	на шести болтах к картеру коробки передач
11. Тип карданных шарниров промежуточного вала	ГАЗ-АА (Снайсер)
12. Тип заднего моста	разъемный и вертикальной плоскости, шестеренный (ГАЗ-11)
13. Передаточное число	4,44:1
14. Число сателлитов	4
15. Тип задних полуосей	на $\frac{2}{4}$ разгруженные
16. Поглощение скручивающих усилий заднего моста	трубой карданного вала
17. Передача толкающих усилий заднего моста	рессорами
18. Тип карданного вала переднего моста	открытый телескопический
19. Тип карданного шарнира	иглочатый (ЗИС-101)
20. Тип переднего ведущего моста	разъемный в вертикальной плоскости, шестеренный (дифференциал ГАЗ-11)
21. Передаточные числа	4,44:1
22. Тип передних полуосей	разгруженные
23. Поглощение скручивающих и передача толкающих усилий	рессорами
24. Тип шарнира поворотного кулака	гомокинетический, шариковый (постоянной угловой скорости)

Характеристика управления и ходовой части шасси

1. Тип подвески автомобиля	рессорная
2. Число рессор	4
3. Тип рессор	полуэллиптические

4. Тип амортизаторов	поршневые, гидравлические
5. Рама	штампованная с крестообразной поперечной (ГАЗ-11)
6. Тип рулевого управления	червяк с двойным роликом
7. Передаточное отношение рулевого управления (среднее)	16,6:1
8. Расположение рулевого управления	слева
9. Сход передних колес	1,5—3 мм
10. Развал	1°
11. Наклон шкворней: передний	3°
боковой	10°
12. Тип колес	штампованные из листа
13. Размер шин	7,00—16
14. Тип протектора шин	„Граунд-грипп“
15. Система тормозов	двухколесная с серводействием, механические на все колеса
17. Привод тормозов	ручной и ножной на одну систему

Характеристика оборудования

1. Емкость бензиновых баков основного	60 л
дополнительного (в чемодане)	50 л
2. Переносная лампа	10 свеч., с выключателем на рукоятке. Длина шнура 15 м
3. Пробка радиатора	специальная с предохранительным клапаном от выбрасывания воды при кипении
4. Свечи двигателя	нарезка 18 мм

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-61

Автомобиль ГАЗ-61 является легковым автомобилем высокой проходимости, предназначенным для перевозки пассажиров или груза по плохим дорогам и тяжелому бездорожью.

Вместе с тем, машина обладает и всеми качествами современного легкового автомобиля: динамикой, комфортабельностью и маневренностью.

Высокая проходимость автомобиля достигается следующими конструктивными мероприятиями:

1. Вместо обычной передней оси установлен ведущий мост.
2. Легковая коробка передач заменена грузовой 3-ходовой коробкой.
3. Применены покрышки со специальным профилем протектора.

4. Рама автомобиля поднята на 150 мм выше, чем у обычных легковых автомобилей (М-1, ГАЗ-11).

Основным преимуществом автомобиля ГАЗ-61 является наличие четырех ведущих колес. В то время как у обычного легкового автомобиля, имеющего два задних ведущих колеса, передние колеса создают сопротивление движению и тем самым поглощают часть тяги, развиваемой задними колесами, у ГАЗ 61 передние колеса, вместо сопротивления движению, создают дополнительную тягу.

Наличие двух ведущих мостов позволило установить при мощном шестицилиндровом двигателе грузовую коробку передач, благодаря чему машина развивает большие тяговые усилия, необходимые на бездорожье и подъемах.

В обычном легковом автомобиле повышение тяговых усилий, за счет установки грузовой коробки передач, не может быть осуществлено, так как конструкция легкового заднего моста не обеспечивает нужной прочности.

В автомобиле ГАЗ-61 мощность от грузовой коробки распределяется на два моста — передний и задний, благодаря чему их запасы прочности остаются, примерно, в тех же пределах. Так как передний мост имеет принудительное включение, то-есть может быть включен или выключен по желанию водителя, а максимальная мощность, приложенная к этому мосту, может вывести его из строя, на автомобиле ГАЗ-61 воспрещается применять 1-ую передачу и задний ход в коробке с выключенным передним мостом.

Перед тем как включить 1-ую передачу в коробке скоростей или задний ход — удостоверьтесь, что передний мост включен.

На автомобиле ГАЗ-61 применяются покрышки со специальным профилем протектора (тип Граунд-грипп — „грунтозацепы“).

Этот профиль увеличивает сцепление покрышки с грунтом и разрешает реализовать повышенные тяговые усилия.

Кроме того, этот профиль на много уменьшает пробуксовку колес на скользких, грязных или снежных участках дороги.

Высоко поднятая рама автомобиля ГАЗ-61 предохраняет глушитель и щит раздаточной коробки от задевания за бугры, бревна и тому подобные препятствия, встречающиеся на бездорожье, и разрешает проходить очень глубокие броды без риска залить distributor и двигатель водой.

Хорошая динамика автомобиля и небольшое давление колес на грунт дают автомобилю необычную для колесных машин проходимость на рыхлых и слабых грунтах. Особенно легко и быстро преодолеваются любые непроходимые для других типов автомобилей пески.

В разделе „Техническая характеристика“ даны цифровые показатели проходимости автомобиля, а в разделе „Управление автомобилем“ практические указания, пользуясь которыми вначале и в дальнейшем на опыте эксплуатации совершенствуя методику управления, можно безбоязненно преодолевать любое бездорожье, доступное для полугусеничных автомобилей (за исключением глубокого снега и болот).

ОСНОВНЫЕ АГРЕГАТЫ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-61

Двигатель автомобиля ГАЗ-61 — шестицилиндровый, с алюминиевой головкой и сухим, однодисковым, полуцентробежным сцеплением.

Двигатель развивает до 85 л. с. при 3600 оборотах коленчатого вала в минуту.

Двигатель (за исключением головки) и сцепление без переделок используются от автомобиля ГАЗ-11 и подробное их описание, руководство по уходу и регулировке приведены в особой инструкции.

Трансмиссия автомобиля ГАЗ-61 состоит из следующих агрегатов:

- а) четырехскоростной грузовой коробки передач;
- б) раздаточной коробки;
- в) промежуточного вала;
- г) переднего ведущего моста с карданным валом;
- д) заднего моста с карданным валом.

Коробка передач использована от нормального грузовика ГАЗ-АА. Незначительной переделке при этом подвергнуты: картер коробки, первичный вал, главный вал и шариковый подшипник главного вала.

У картера и первичного вала изменения вызваны необходимостью присоединения всего агрегата к новому картеру и диску сцепления, а у главного вала и подшипника — соединением с раздаточной коробкой.

Задний мост употребляется от автомобиля ГАЗ-11, без всяких переделок, а у карданного вала заднего моста уменьшена его длина.

Остальные агрегаты трансмиссии являются специальными агрегатами и описываются ниже.

Рама автомобиля ГАЗ-61, рессорная подвеска, руль, система охлаждения, система питания горючим, электрооборудование, амортизаторы и тормоза используются целиком от ГАЗ-11.

Машина выпускается с тремя типами кузовов: фэтон, седан или пикап.

При установке кузова фэтон автомобиль оборудуется дополнительным бензиновым баком, емкостью в 50—55 литров.

КОНСТРУКЦИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЗЛОВ ГАЗ-61 (УХОД, РЕГУЛИРОВКА И МОНТАЖ ИХ)

ПЕРЕДНИЙ ВЕДУЩИЙ МОСТ

Передний ведущий мост, выполняя функции обычной передней оси, одновременно служит, как это видно из названия, для передачи мощности на колеса.

Передний мост состоит из: собственно переднего моста, двух поворотных кулаков — левого и правого и поперечной рулевой тяги (рис. 1).

Из него проведена спускная трубка в основной бак. Как только указатель уровня в основном баке покажет $\frac{1}{2}$ или $\frac{1}{4}$, можно открыть кран дополнительного бака и бензин из него перетечет в основной бак. Емкость дополнительного бака около 50 литров.

УКАЗАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Обкатка нового автомобиля ГАЗ-61 должна проводиться в строгом соответствии с режимом, установленным для автомобиля ГАЗ-11.

Во время обкаточного периода не рекомендуется:

- а) преодолевать подъемы круче 20° ;
- б) работать с прицепкой или буксировать;
- в) преодолевать вертикальные стенки, окопы и бревна;
- г) перегревать двигатель (см. указание об особенностях пробки радиатора в разделе «Управление автомобилем», пункт «песок»).

УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ

Управление автомобилем ГАЗ-61 на дорогах — обычное для всех легковых автомобилей.

Так как коробка имеет четыре передачи переднего хода, то при трогании с места на дорогах включать нужно сразу 2-ю передачу. 1-я передача применяется только в особо тяжелых условиях движения: по бездорожью при очень крутых подъемах, при буксировке и т. п.

Таким образом привычка водителей легковых автомобилей при трогании с места переводить рычаг коробки влево, на себя, может остаться без изменения.

В случае движения по бездорожью или по скользким участкам дороги, независимо от включенной передачи в коробке, необходимо включать передний мост. Для этого надлежит натянуть на себя рычаг привода, помещающийся под отделочной панелью справа от водителя.

Рычаг в натянутом положении удерживается собачкой. Почти одновременно с движением рычага появится звук шестерен раздаточной коробки, указывающий на то, что мост включен.

В отдельных (очень редких) случаях этот звук может появиться и с некоторым запозданием, особенно в тех случаях, когда давление во всех баллонах совершенно одинаково.

При движении по твердому грунту или дороге, когда автомобиль передвигается легко, мост нужно выключать, это хотя и незначительно, но экономит горючее.

Необходимость включения переднего моста на скользких дорогах (хотя бы и с незначительной нагрузкой для двигателя) объясняется резким снижением заносов автомобиля с четырьмя колесами и улучшением управляемости.

При движении по бездорожью, в зависимости от условий местности и грунта, можно рекомендовать следующие приемы и методы вождения.

Подъем. Подъемы, при наличии удобных подъездов и сравнительно ровной поверхности (без ухабов), можно преодолевать с хода на 3-й или 2-й передачах. На 2-й передаче можно преодолевать достаточно крутые (до 25°) подъемы, независимо от их длины. Подъемы круче 30° нужно преодолевать на 1-й передаче, причем очень крутые (от 40°) подъемы преодолевать необходимо осмотровительно, так как на пятидесятиградусном подъеме наступает момент безразличного равновесия автомобиля, т. е. такой момент, при котором даже небольшой толчок в передний мост может вызвать опрокидывание автомобиля.

Автомобиль ГАЗ-61 по запасу мощности может преодолевать с места подъемы больше 40° , тем более, если есть разгон, поэтому завод особо предостерегает водителей от злоупотребления этой возможностью. Преодоление таких подъемов скорее относится к разряду трюков, чем к нормальной эксплуатации. Кроме того, подъемы круче 30° создают настолько сильное перераспределение нагрузки (назад), что в результате работает только задний мост, а передний, не имея сцепного веса, не создает никакой тяги. Поэтому все, что говорилось на странице 6 о запасах прочности заднего моста, дает большое основание утверждать о необходимости преодоления таких крутых подъемов с разгоном и без пробуксовки.

При возникновении буксовки необходимо немедленно сбросить газ и на тормозах сдать назад, для повторения маневра с большим разгоном.

Преодолевать подъемы, как правило, нужно прямо. Преодоление наискось, с креном, резко снижает максимальную силу тяги по следующей причине.

Максимальная сила тяги на колесах определяется не только мощностью двигателя и передаточными числами трансмиссии, но и сцепным весом, т. е. весом приходящимся на ведущие колеса.

Всем водителям известно, что пустой автомобиль чаще буксует, чем полностью нагруженный.

Поэтому, как только автомобиль получил крен, так сразу нагрузка на колесах перераспределяется в сторону крена, т. е. колеса, расположенные выше, теряют часть веса, пришедшегося на них, а так как левое и правое колеса связаны дифференциалом, то такое перераспределение вызывает преждевременную буксовку разгруженных колес.

Песок. Движение на ГАЗ-61 по песку любой плотности совершенно надежно. При трогании с места не нужно давать слишком большой газ и включать 1-ю передачу. Со 2-й передачей в коробке и небольшом открытии дросселя автомобиль на ровном участке песка спокойно, без буксовки, начинает движение.

Если автомобиль остановлен на подъеме в $10-12^\circ$, то начинать движение нужно также на 2-й передаче, но с большим открытием дросселя. Включение 1-й передачи пользы для передвижения по песку не даст, так как слишком большие тяговые

усилия приводят к пробуксовке колес и зарыванию их в песок.

Это явление аналогично троганию с места на обычном автомобиле при гололедице. Включая 1-ю передачу и дав большой газ, водитель получает только буксовку колес, а переключение на 2-ю передачу приводит сразу к поступательному движению автомобиля и резкому уменьшению буксовки.

Крутые песчаные подъемы надлежит преодолевать с разгона на 2-й передаче в коробке. Делать разгон на третьей передаче и переходить в момент разгона на 2-ю передачу нецелесообразно, так как такой маневр достаточно трудно сделать без потери скорости.

Маневренность автомобиля ГАЗ-61 в песке, благодаря наличию передних ведущих колес, резко превышая маневренность колесных и тем более колесно-гусеничных автомобилей, практически сохраняется той же, что и на твердом грунте.

Здесь уместно будет предупредить водителей об особенности системы охлаждения двигателя ГАЗ-61. В случае продолжительного движения по песку и песчаным холмам (например в Каракумах) при высокой температуре окружающего воздуха, температура воды в радиаторе может быть поднята до 100°. Это еще не значит, что она начала кипеть, так как пробка радиатора, имеющая специальный клапан, создает немного большее внутреннее давление, чем в окружающей атмосфере и тем самым повышает точку кипения воды.

Кроме того, при закипании эта пробка пропускает только пар, противодействуя выбрасыванию воды.

Если с кипящей водой в радиаторе (при исправной пробке) автомобиль выходит на сравнительно ровный участок, на котором он может передвигаться на прямой передаче, то кипение прекращается сравнительно быстро (3—4 минуты), без необходимости останавливаться.

Канавы, ямы и рвы преодолеваются с включенным передним мостом в перпендикулярном склону направлению.

Скорость и передача в коробке, на которой нужно двигаться, зависит от крутизны и глубины препятствия.

Преодоление препятствий схода не разрешается только в том случае, если может получиться лобовой удар в переднее колесо.

Канавы и рвы можно преодолевать и наискось, но при этом нужно помнить, что в момент выхода передних колес со склона на подъем наступает „косое вывешивание“, т. е. левое колесо одного моста и правое другого моста провисают, теряя свой сцепной вес. Если в этот момент (при очень крутых склонах рва) остановить автомобиль, то возобновить движение без посторонней помощи не удастся, так как противоположные вывешенные колеса будут буксовать. Таким образом при преодолении канав и рвов с крупными склонами, наискось, необходимо это проделывать без остановки и с достаточной скоростью.

То же* правило относится к преодолению любых канав

с влажным или мокрым грунтом. В этом случае преодоление наиболее особенно рискованно и требует значительной скорости.

Вертикальные стенки и бревна. Преодоление таких препятствий чрезвычайно сильно нагружает трансмиссию и поэтому злоупотреблять этой способностью автомобиля не рекомендуется.

Преодоление нужно производить следующим образом.

Подвести автомобиль к препятствию до упора в него передними колесами.

Включить первую передачу и с небольшим открытием дросселя плавно опускать сцепление, все время наблюдая за моментом подъема передка. Как только передние колеса поднимутся на препятствие, немедленно сбросить газ. В момент упора задних колес в препятствие прибавляется газ.

При переходе через бревно большого диаметра необходимо:

1. В момент выхода колес на бревно немедленно затормозить автомобиль и, пользуясь ручным газом на тормозах, осторожно спустить колеса с бревна, чтобы не случилось сильного удара.

2. Если бревно упрется в щит раздаточной коробки, нужно понемногу прибавлять газ и, пользуясь большой эластичностью рессор, перелезть через бревно (как на полозьях).

3. Спуск колес с бревна, как передних, так и задних, нужно производить очень осторожно, чтобы не повредить картера двигателя или бензобака.

При преодолении свободно лежащих бревен необходимо особое внимание водителя, так как при первоначальном упоре колес в бревно оно может покатиться и водитель, прибавив газ, не успеет поймать момент выхода колес на бревно и своевременно затормозить. Резкий удар о бревно (большого диаметра) передними рессорами может послужить причиной поломки как рессор, так и деталей компенсаторной сержки (левой рессоры).

Окопы. Канавы (любой глубины) с вертикальными стенками не шире 0,9 м могут преодолеваться так же как и вертикальные стенки. Этот маневр удается только при достаточно твердом грунте. На рыхлых грунтах (или мокрых) гарантировать преодоление нельзя.

Передние колеса осторожно, на тормозах, опускают в окоп. Автомобиль передним бампером и рессорами ложится на противоположный берег и тяговым усилием задних колес ползет по земле до упора колес в противоположную стенку окопа.

После этого повторяется все, что говорилось в предыдущем разделе.

Заболоченный луг. При движении по заболоченному лугу нельзя терять скорость и тем более останавливаться.

Если необходимо остановиться, то для этого нужно выбрать пригорок или место, покрытое густой травой. Возобновить движение после остановки на заболоченном лугу очень трудно, так как для движения по такому грунту нужно большое тяго-

вое усилие, а такое усилие, переданное колесами на грунт, вызывает прорыв слоя дерна, и тогда автомобиль безнадежно застревает.

Поэтому начинать движение на заболоченном лугу нужно на второй передаче, с осторожной пробуксовкой в сцеплении, наблюдая за отсутствием пробуксовки колес. Как только началась буксовка, нужно немедленно выжать педаль сцепления и если это повторится при включенном заднем ходе, нужно сразу же, не делая дальнейших безуспешных попыток (они приводят только к большому зарыванию колес), приступить к подкладке под колеса хвороста, досок и т. п.

Безостановочное движение по заболоченному лугу достаточно надежно и должно производиться на 2-й или 3-й передачах, с большим открытием дросселя. При этом не рекомендуется делать резких крутых поворотов. Нужно заранее учитывать необходимость поворота и делать его плавно, большим радиусом; это не снижает скорости и исключает возможность прорыва дерна, неизбежного при резком повороте на большой скорости.

Особенно топкие места лучше обходить, но если встретится нужда в их преодолении, надо снизить давление в баллонах до 0,6—0,8 ат. Такое снижение резко увеличивает проходимость автомобиля по слабым грунтам, но приводит к порче корда покрышек и может быть рекомендовано как аварийная мера с учетом дальнейшего уменьшения срока службы покрышек.

После выхода на более сухое место нужно немедленно поднять давление в баллонах до 1,5 ат.

Броды с твердым грунтом преодолеваются до 700 мм глубины на 1-й передаче, с небольшой скоростью движения. При этом нужно помнить, что если мотор при залитом водой глушителе будет заглушен, то завести его будет очень трудно, а часто и невозможно.

Для запуска нужно отвертывать фланец крепления приемной трубы глушителя, что занимает лишнее время и зачастую приводит к порче прокладки. Поэтому при преодолении бродов следует всемерно избегать остановки двигателя.

Если твердый грунт покрыт толстым слоем ила, скорость движения нужно увеличивать до предела, не вызывающего пробуксовки колес; в этом случае лучше всего защитить дистрибьютор от попадания воды; для этого достаточно одного слоя свежей изоляционной ленты, наложенной на линию разъема (стык крышки с корпусом).

Во время преодоления глубокого брода вода попадает в картер сцепления и в тормоза. При выходе из брода их нужно просушить, сцепление путем неполного включения, а тормоза периодическим притормаживанием на ходу автомобиля.

Вода, в очень тяжелых условиях брода, может проникнуть и в некоторые агрегаты автомобиля: двигатель, картера коробок и поворотные кулаки переднего моста. Для контроля лучше всего после непродолжительной стоянки (5 минут) отвернуть

спускную пробку картера двигателя и спустить всю попавшую в картер воду; так как вода тяжелее масла, то из картера стекает сначала вода, и как только покажется масло, пробку следует завернуть.

То же проделать и с коробкой передач и раздаточной коробкой.

Если поворотные кулаки переднего моста своевременно заполнились смазкой, то обычно не бывает случаев попадания воды в них, но если внутренняя полость не заполнена смазкой, то вода может попасть и для ее удаления нужно отвернуть фланцы 13 (рис. 1).

Грязь. В осеннюю распутицу, когда непрерывные дожди приводят проселочные и грунтовые дороги в непроезжее для обычных автомобилей состояние, движение на ГАЗ-61 совершенно надежно.

Движение по грязи производится так же, как и по заболоченному лугу, с той разницей, что возобновление движения после остановки не так затруднительно.

Характерной особенностью профилированных дорог (американок) является их крутой профиль, переходящий в придорожные кюветы.

В грязь этот профиль способствует сползанию автомобиля в кювету.

ГАЗ 61, во-первых, благодаря наличию передних ведущих колес во много раз послушнее обычных автомобилей и легче удерживается на середине дороги, и, во-вторых, если есть необходимость сойти с середины дороги к краю (разъезд со встречным автомобилем или телегой), то можно с хода перейти (наискось) придорожную кювету, развернуться и, перейдя таким же маневром кювету в обратном направлении, выйти на середину дороги.

Это, правда, требует некоторого навыка и быстрой ориентировки, но зато при достаточной скорости гарантирует безостановочное движение и отсутствие застревания.

Водителю ГАЗ-61 нужно помнить, что высокая проходимость, получаемая в результате введения указанных вначале конструктивных новшеств, должна сочетаться с умелым использованием больших запасов мощности двигателя и хорошей динамики автомобиля, с быстрой ориентировкой на бездорожье и совершенным знанием особенностей в управлении.

НАБОР ШОФЕРСКОГО ИНСТРУМЕНТА

1. Инструментальная сумка	1 шт.
2. Съёмник распылителя главного жиклера	1 .
3. Ключ клапана вентиля камеры	1 .
4. Бородок \varnothing 4 мм	1 .
5. Ключ торцовый для главного жиклера	1 .
6. Ключ гаечный 10 \times 12	1 .
7. Ключ гаечный 12 \times 14	1 .
8. Ключ гаечный 11 \times 14	1 .
9. Ключ гаечный 17 \times 19	1 .
10. Ключ разводной	1 .
11. Ключ торцовый свечной с воротком	1 .
12. Ключ гаечный головки блока	1 .
13. Ключ для гаек колес	1 .
14. Ключ для установочной гайки	1 .
15. Ключ специальный	1 .
16. Отверт а большая	1 .
17. Отвертка малая	1 .
18. Плоскогубцы автомобильные	1 .
19. Зубило	1 .
20. Напильник личной с рукояткой	1 .
21. Пусковая рукоятка	1 .
22. Лопатка баллонная большая	1 .
23. Лопатка баллонная малая	1 .
24. Молоток слеса; ный	1 .
25. Манометр воздушный	1 .
26. Шприц тавотный	1 .
27. Насос воздушный	1 .
28. Съёмник шкворня	1 .
29. Домкрат в сборе	1 .
30. Вороток домкрата	1 .