XX 187/34

XXI

За рубежом

21

НОЯБРЬ 1938

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА СССР

ГОРЬКОВСКИЙ АВТОГИГАНТ к XXI годовщине Октября[1]

А. М. КРИГЕР

Нач. конструкторского бюро (двигателя и шасси) технического отдела ГАЗ

НОВЫЙ ФАЭТОН ГАЗ-11-40

Стремясь создать автомобиль, наиболее удовлетворяющий потребности южных районов Союза с теплым и мягким климатом и с короткими зимами, завод готовится к выпуску нового открытого легкового автомобиля — фаэтона.

Один из образцов новых фаэтонов, построенных экспериментальным цехом завода, был одобрен руководителями партии и правительства в качестве эталона для последующего производства.

Что же собой представляет новый фаэтон ГАЗ-11-40?

Он построен на шасси модели 11 и снабжен шестицилиндровым двигателем. Кузов фаэтона — открытый, пятиместный. Конструкция кузова комбинированная, с использованием дерева.

Переднее ветровое стекло состоит из двух частей, поставленных под тупым углом друг к другу. Обе части ветрового стекла закреплены наглухо и не поднимаются.

В задней части кузова находится вместительный чемодан, сделанный заодно с кузовом и являющийся его продолжением.

Тент кузова имеет солидный, массивный, хромированный механизм.

Два запасных колеса в металлических чехлах установлены в передних крыльях.

Щиток приборов фаэтона оформлен заново в современном стиле. Ящик для перчаток снабжен замком. Все кнопки управления сведены в середину щитка и установлены в особом углублении на его нижней кромке, не выступая за поверхность щитка.

Арматура фаэтона (ручки дверок, петли, крышки чемодана и др.) очень массивна и солидна по своей конструкции, что обеспечит ей долговечность.

Внешний вид фаэтонов, как видно из рис. 1, вполне современный и привлекательный

НОВЫЙ ПИКАП ГАЗ-11-41

Наше народное хозяйство нуждается в машине для мелких грузовых перевозок. Такой машиной является пикап ГАЗ-11-41.

Пикап построен на шасси модели М и снабжен четырехцилиндровым двигателем. Кабина пикапа металлическая.

Передняя часть пикапа и его кабина не отличаются от легкового автомобиля М-1.

[1] Окончание статьи, напечатанной в № 19—20.

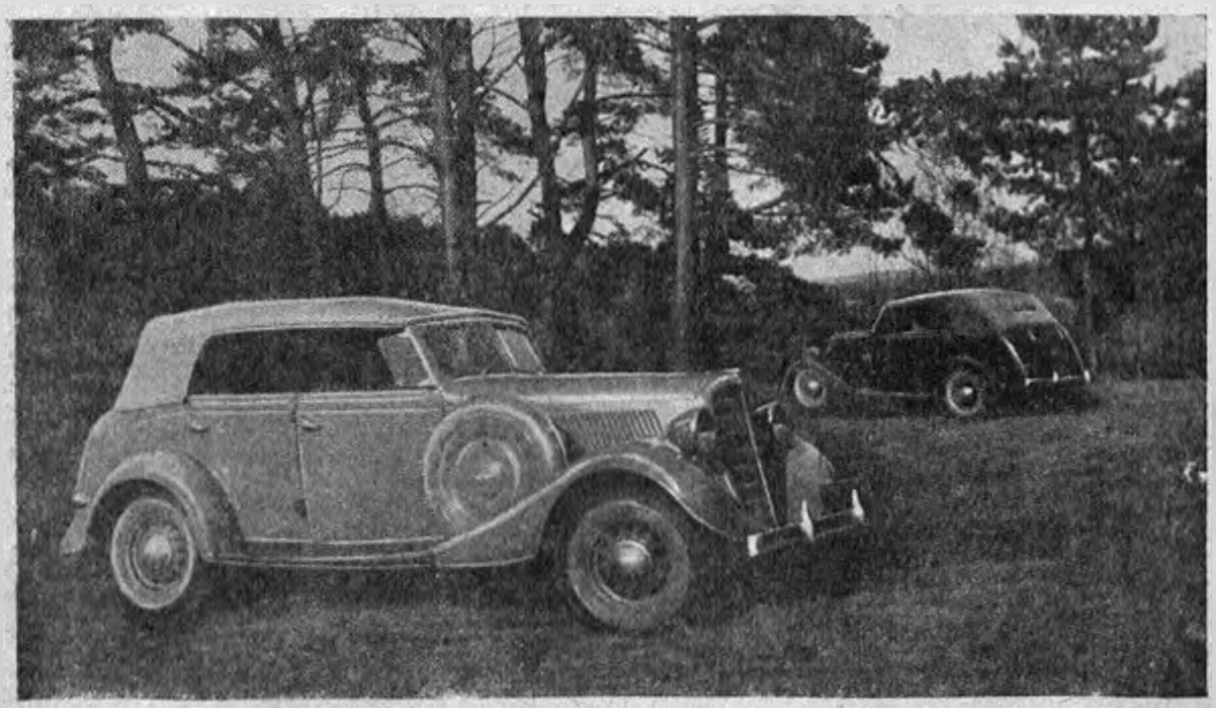


Рис. 1. Новая открытая легковая машина производства горьковского автозавода — фаэтон ГАЗ-11-40

Рис. 2. Новый автомобиль-пикап ГАЗ-11-41

Сиденье кабины разрезное. За спинкой правого сиденья помещается закрытое чехлом запасное колесо.

Платформа пикапа стальная. Задний борт ее откидной. Платформа снабжена сиденьями, расположенными по боковым бортам. В бортах есть специальные гнезда, позволяющие увеличивать их высоту. Этими же гнездами можно пользоваться и для установки тента над платформой.

Полезная нагрузка пикапа — 300—400 кг.

Внешний вид пикапа (рис. 2) вполне современный, а конструкция безусловно практична и удобна в эксплоатации.

НОВЫЙ 1½—2-ТОННЫЙ ГРУЗОВИК ГАЗ (мод. 51)

Новый грузовик, который в данный момент находится в стадии конструктивной разработки и постройки экспериментального образца, будет существенно отличаться от нынешнего грузовика ГАЗ-АА.

При конструктивной разработке грузовика модель 51 основное внимание обращено на увеличение равнопрочности и общее повышение надежности и работоспособности конструкции, на повышение запасов мощности и увеличение тягового усилия и, наконец, на повышение безопасности езды и уменьшение утомляемости водителя.

Повышение надежности конструкции нового грузовика достигается за счет:

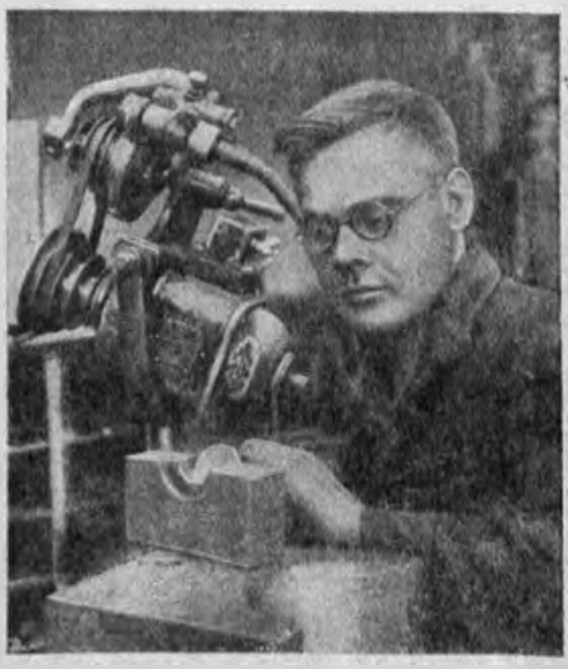
а) введения совершенно новой жесткой рамы с высотой лонжеронов 180 мм; применения (совершенно новой для грузовиков) задней крестообразной поперечины, обеспечивающей хорошую связь между лонжеронами в продольном направлении; наличия специальных разгрузочных раскосов на задней поперечине в месте крепления буксирного приспособления;

б) введения подвески на четырех полуэллиптических рессорах (с подрессорниками у задних рессор);

в) введения новой передней оси, отличающейся высокой жесткостью и надежностью крепления поворотных рычагов, а также увеличенной размерностью поворотного кулака и шкворня;

г) введения нового усиленного руля с рабочей парой «червяк-двойной ролик»;

д) введения между коробкой передач и задним мостом двух надежных карданов;



Стахановец — слесарь штампового цеха № 1 автозавода им. Молотова—П. Большаков, выполняющий производственное задание на 200 проц.

Фото В. Храмцова

Слесарь горьковского автозавода им. Молотова стахановец И. Иванов, работая на штамповке, систематически выполняет производственные задания на 200 проц. На снимке — И. Иванов за обработкой штампа коленчатого вала

Фото В. Храмцова

е) введения нового вполне современного и надежного буксирного приспособления, пригодного для постоянного буксирования больших прицепов.

Повышение запасов мощности и увеличение тягового усилия грузовика обеспечивается установкой шестицилиндрового двигателя, что значительно улучшает динамику грузовика, повышает тяговое усилие на крюке его буксирного приспособления примерно на 30%, существенно улучшая буксировочные возможности грузовика.

Повышение экономичности грузовика достигается использованием на новом двигателе весьма совершенного, экономичного карбюратора и значительным расширением использования прицепов, для чего (как было указано) созданы особо благоприятные условия.

Сравнительные испытания экономичности одного из новых американских грузовиков (близкого по конструкции и двигателю к грузовику ГАЗ-51) и нынешнего грузовика ГАЗ-АА дали следующие результаты:

Фирма	Каталожная нагрузка (в т)	Фактическая нагрузка (в т)	Минимальный расход бензина[1] (в г/км)
Американский грузовик	1½—2	1½	135
		2	140
		2½	143
ГАЗ-АА с всасыв. трубой и карбюрат. А . .	1½	1½	160—165
ГАЗ-АА с всасыв. трубой и карбюрат. М-1	1½	1½	130

Как видно из таблицы, импортный грузовик, обладая вдвое более мощным двигателем, но вполне совершенным, экономичным карбюратором, даже при нагрузке в 2½ т оказался на 11% экономичней грузовика ГАЗ-АА, груженного 1½ т, но снабженного устарелым карбюратором ГАЗ-АА.

Из этой же таблицы следует, что импортный грузовик при нагрузке в 1½ т и грузовик ГАЗ-АА при той же нагрузке, но с достаточно современным карбюратором М-1[2] дают близкие значения расходов горючего.

Увеличение безопасности движения и уменьшение физической нагрузки водителя достигается в результате:

а) введения тормозного механизма колес для защиты от попадания воды;

б) улучшения устойчивости машины на дороге за счет введения новой передней оси;

в) применения полуцентробежного сцепления и связанного с этим значительного уменьшения усилия на педали;

г) значительного снижения усилия на ободе рулевого колеса, которое обеспечивается кинематическим совершенством рабочей пары нового руля;

д) улучшения головного света машины за счет установки новых фар с фланцевыми лампами;

е) снабжения грузовика новой просторной (трехместной) комфортабельной кабиной.

Новое оформление грузовика, новая облицовка радиатора, новые капоты, крылья и кабина делают внешний вид его вполне современным.

---

[1] Испытания проводились при определенной скорости движения. У импортного грузовика минимальный расход соответствовал скорости 30—35 км/час, у грузовика ГАЗ-АА — 25—30 км/час.

[2] Все грузовики ГАЗ-АА в данный момент выпускаются с всасывающей трубой и карбюратором М-1.

Превратим СССР в страну самой передовой в мире промышленности и техники, самого производительного сельского хозяйства!