

ББК 39.33
К21
УДК 656.113(031)



Карбанович И. И.

К21 Краткий справочник по импортным автомобилям. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1980 — 192 с., ил., табл.

55 коп.

Справочник содержит технические характеристики автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, экспортируемых в СССР внешнеторговыми объединениями Чехословацкой Социалистической Республики, Польской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Венгерской Народной Республики и автомобильными фирмами Швеции, ФРГ и Франции.

Первое издание вышло в 1971 г. Настоящее издание дополнено новыми марками подвижного состава. Внесены изменения, произошедшие с момента выхода первого издания.

Справочник предназначен для инженерно-технических работников автомобильного транспорта.

К 31803-008 8-80.
049(01)-80

3603000000

ББК 39.33
6Т2.1



Автомобиль «Шкода-706 RTS» (4×2)

Автомобиль-самосвал «Шкода-706RTS» выпускался автомобильным заводом ЛИАЗ в г. Мнихово-Градиште (ЧССР) на базе автомобиля «Шкода-706RT» и предназначен для перевозки массовых строительных грузов.

Кузов — металлическая платформа с боковыми бортами, автоматически открывающимися при опрокидывании. Автомобиль оборудован гидравлическим подъемным механизмом для опрокидывания платформы на три стороны.

Общие данные

Грузоподъемность, кг	6 550
Максимальная масса буксируемого прицепа, кг	8 000
Масса автомобиля, кг:	
собственная	6 750
снаряженная	7 250
Распределение полной массы, кг:	
на переднюю ось	4 500
» заднюю »	9 300
Радиус поворота по колею переднего наружного колеса, м	8,0
Максимальная скорость (с полной нагрузкой), км/ч	65
Максимальный преодолеваемый подъем, %	38,0
Объем платформы, м ³	4,0
Контрольный расход топлива, л/100 км	25
Время разгрузки платформы, с	50
Угол наклона платформы, град:	
назад	50
на стороны	34

Двигатель

Модель	Ш-706RT
Тип	четырёхтактный, дизельный, с непосредственным впрыском топлива
Число цилиндров	6
Расположение цилиндров	рядное
» клапанов	верхнее
Диаметр цилиндра, мм	125

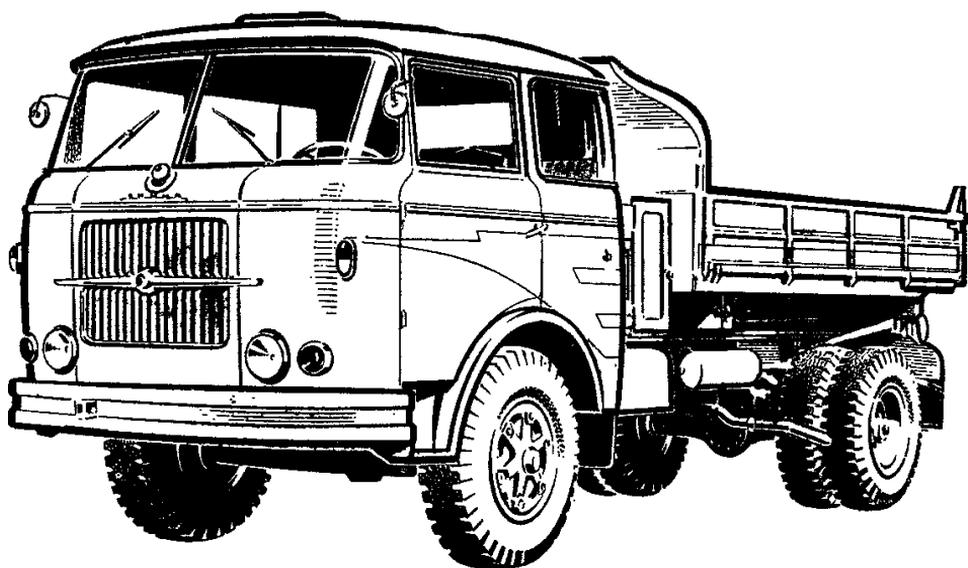


Рис. 57. Автомобиль «Шкода-706RTS»

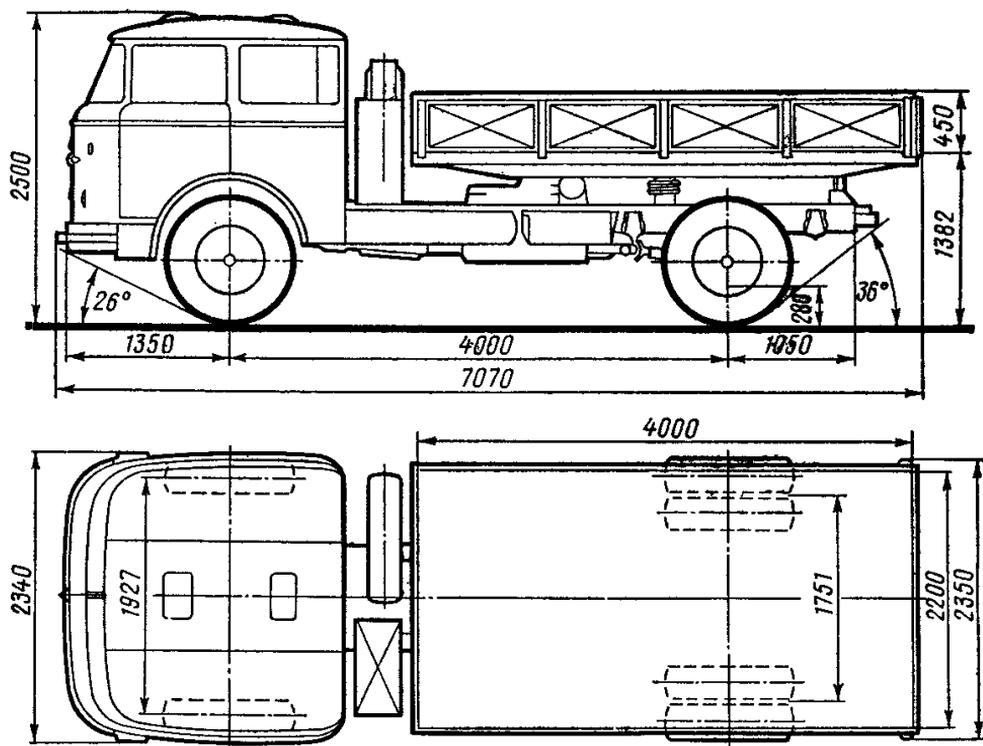


Рис. 58. Схема автомобиля «Шкода-706RTS»

Ход поршня, мм	160
Рабочий объем цилиндров, л	11,781
Степень сжатия	16,5
Порядок работы цилиндров	1—5—3—6—2—4
Максимальная мощность, л.с.	160 при 1900 об/мин
Максимальный крутящий момент, кгс.м	70 » 1200 »
Минимальный удельный расход топлива, г/л.с.ч.	170
Среднее эффективное давление, кгс/см ²	7,4
Литровая мощность, л.с./л,	13,5
Число опор коленчатого вала	7
Фазы газораспределения:	
впускной клапан	о.—6° до ВМТ, з.—42° после НМТ
выпускной »	о.—35° до НМТ, з.—7° после ВМТ
Система охлаждения двигателя	жидкостная
» смазки	комбинированная
Масса двигателя, кг	920
Удельная масса, кг/л.с.	5,7
Топливный насос	Моторпал PV6B8P115e493
Начало впрыска	28°30' до ВМТ
Конец »	переменный
Давление впрыска, кгс/см ²	175
Форсунки	DOP140S530
Топливо	дизельное: летом—ДЛ, зимой—ДЗ; при темпе- ратуре минус 30°С и ниже—арктическое ДА, ГОСТ 4749—73

Трансмиссия

Сцепление	двухдисковое, сухое
Диаметр фрикционных накладок, мм:	
наружный	350
внутренний	195
Привод выключения сцепления	механический
Коробка передач	механическая, пятиступен- чатая, трехходовая, с синхронизаторами вклю- чения III—V передач
Способ переключения передач	центральным рычагом
Передаточные числа	I—7,64; II—4,27; III—2,60; IV—1,59; V—1,00; З.Х.—5,95
Карданная передача	открытая, имеет два вала, промежуточную опору и три жестких кардана неравных угловых ско- ростей

Главная передача	двухступенчатая, с парой конических и парой цилиндрических шестерен; передаточное число — 4,88
----------------------------	--

Рулевое управление

Рулевой механизм	двухзаходный червяк-сектор; передаточное число—27,4
----------------------------	---

Тормозные системы

Рабочая тормозная система	барабаниного типа, на все колеса, с пневматическим приводом
Диаметр тормозных барабанов, мм . . .	440
Ширина тормозных накладок, мм:	
передних	100
задних	140
Площадь накладок рабочего тормоза, см ² :	
передних	2136
задних	2488
Диаметр тормозных цилиндров, мм:	
передних	80
задних	100
Стояночная тормозная система	барабанного типа, на задние колеса, с механическим приводом
Тормоз-замедлитель	клапанного типа, закрывающий выпускной трубопровод двигателя и подачу топлива

Подвеска

Передняя и задняя	зависимая, на полуэллиптических листовых рессорах
Амортизаторы (передние)	гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Рама и кузов

Рама	из проката профиля Z, сварная
Кабина	цельнометаллическая, четырехместная
Платформа	металлическая
Подъемный механизм:	
тип	гидравлический, телескопический, одиоцилиндровый
число выдвижных элементов	4

Колеса и шины

Передние колеса	бездисковые, разъемные односкатные
Задние »	бездисковые, разъемные двускатные
Размер обода	8,00—20
Шины	камерные
Размер шин	11,0—20

Электрооборудование

Номинальное напряжение, В	24
Аккумуляторная батарея	две по 12В, 6ST165В, 165 А·ч
Генератор	ПАЛ-МАГНЕТОН, 300 Вт
Реле-регулятор	ПАЛ-МАГНЕТОН, 300 Вт
Стартер	ПАЛ-МАГНЕТОН, 6 л.с.
Стеклоочиститель	два, электрические, ПАЛ

Заправочные объемы, л

Топливный бак	175
Система охлаждения двигателя	45
» смазки »	20
Картер коробки передач	14,5
» рулевого механизма	1,4
» главной передачи	8,5
» компрессора	0,45
» топливного насоса	0,115
Масляный резервуар воздухоочистителя	2,0
Амортизаторы	2×0,2
Система подъема платформы	20

Регулировочные данные

Зазоры в клапанном механизме (при холодном двигателе), мм:	
для впускных клапанов	0,3
» выпускных »	0,3
Давление масла в системе смазки двигателя (при прогревом двигателя), кгс/см ²	4—5
Схождение передних колес, мм	1—6
Угол развала передних колес	1°40'
» продольного наклона шкворней	2°
» поперечного » »	6°50'
Давление воздуха в шинах, кгс/см ² :	
передних	6,5
задних	6,5
Свободный ход, мм:	
педали сцепления	35
поршня тормозного цилиндра	45—50

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЧЕХОСЛОВАКИИ

Чехословакия — страна с высокоразвитой автомобильной промышленностью, имеющей более чем 80-летнюю историю своего существования. Первый чехословацкий легковой автомобиль (модель «Президент») был изготовлен в 1897 г. на вагонном заводе в г. Копрживнице (ныне автомобильный завод «Татра»), а через три года на этом же заводе был изготовлен первый грузовой автомобиль. В 1905 г. начался выпуск автомобилей на заводе в г. Млада-Болеславе, который в настоящее время является крупнейшим автомобильным заводом в стране. В 1911 г. автомобильный завод в г. Высочаны, ныне носящий имя Клементы Готвальда, выпустил грузовой автомобиль «Прага», который принадлежал к числу наиболее совершенных автомобилей того времени.

Автомобильная промышленность Чехословакии в 1929 г. выпустила 15 тыс. грузовых и легковых автомобилей, но из-за отсутствия рынков сбыта производство автомобилей не было увеличено до 1938 г.

Национализация автомобильной промышленности в послевоенный период создала условия для специализированного крупносерийного и массового производства. Ведущие заводы были специализированы на выпуске ограниченного количества моделей.

В силу исторических, экономических и природных условий чехословацкая автомобильная промышленность концентрировалась в районах с наиболее развитой промышленностью (табл. 1). Это привело к тому, что в настоящее время большинство предприятий автомобильной промышленности сосредоточено в северо-западной части страны (Чехия).

1. Основные предприятия автомобильной промышленности ЧССР

Наименование предприятия	Местонахождение (город)	Выпускаемая продукция
АЗНП «Шкода»	Млада-Болеслав	Легковые автомобили «Шкода» моделей 100, 100L, 105S, 105L, 110L, 110LS, 120L, 120LS
Филиал АЗНП «Шкода»	Врхлаби	Автофургоны «Шкода-1203», микроавтобусы
«Татра»	Копрживнице	Легковые автомобили «Татра-613», грузовые автомобили «Татра-148, -813, -815»
«Татра»	Братислава	Узлы грузовых автомобилей «Татра»
«Татра»	Бановец над Бебравой	Седельные тягачи и агрегаты
ЛИАЗ «Шкода»	Мнихово-Градиште, Яблонец-на-Нисе, Либерец	Грузовые автомобили «Шкода», автомобили-самосвалы, седельные тягачи
«Авиа»	Прага	Грузовые автомобили: «Прага-V3S, -S5T»; Авиа-15, -30
«Кароса»	Высоке-Мыто	Автобусы, пожарные автомобили, автомобили для уборки дорог
«Орличан»	Хоцень	Полуприцепы-рефрижераторы, полуприцепы-фургоны и полуприцепы общего назначения
«Прага»-ЗКГ	Высочаны	Гидромеханические и механические коробки передач для грузовых автомобилей и автобусов
«Йискра»	Табор	Свечи зажигания
«Аутопал»	Новый Йичин	Светотехнические приборы, радиаторы
«ПАЛ-Магнетон»	Кромержиж	Автомобильное электрооборудование
«Мотор»	Ческе-Будеевице	Приборы системы питания, карбюраторы, топливные насосы
«Моторпал»	Йиглава	Дизельная топливная аппаратура

Наименование предприятия	Местонахождение (город)	Выпускаемая продукция
«Барум»	Пухов	Шины и резинотехнические изделия
«Аутобрзды»	Яблонец-на-Нисе	Узлы тормозных систем, амортизаторы, воздушные фильтры
ТАЗ	Трнава	Агрегаты и узлы для автомобиля «Шкода-1203»
БСС	Брандыс-на-Лабе	Прицепы, полуприцепы, коммунальные автомобили, автоцистерны

Большая часть общего производства легковых автомобилей в Чехословакии в настоящее время приходится на малолитражные автомобили «Шкода». Основными моделями являются: «Шкода-100,-105,-110,-120». Кроме перечисленных моделей марки «Шкода», в небольших количествах выпускается автомобиль среднего литража «Татра-613».

Грузовые автомобили, выпускаемые заводом «Татра», имеют свои конструктивные особенности: двигатель воздушного охлаждения; трубчатую хребтовую раму; независимую подвеску всех колес; особую конструкцию ведущих мостов, позволяющую передавать вращение на ведущие колеса автомобиля без карданов при независимой подвеске; наличие механизма блокировки дифференциала.

Для грузовых автомобилей выпускаются унифицированные шести-, восьми- и двенадцатицилиндровые четырехтактные дизельные двигатели с непосредственным впрыском топлива и воздушным охлаждением, а также шестицилиндровые четырехтактные дизельные двигатели с водяным охлаждением. Основными базовыми моделями являются двигатели Т-111А, Т-912, Т-930, Ш-706RT, Т-928, М634, МL634, МL630.

Двенадцатицилиндровый V-образный дизельный двигатель Т-111 изготавливали до 1962 г. на заводах «Татра», выпускающих регулярно с начала 20-х годов автомобильные двигатели с воздушным охлаждением. Двигатель Т-111 имеет оригинальную конструкцию (роликовые коренные подшипники и обусловленный

ими составной коленчатый вал, картер туннельного типа, наличие двух осевых вентиляторов, трех кулачковых валов, системы смазки с сухим картером и др.), обеспечивающую достаточно надежную работу, несмотря на воздушное охлаждение. Цилиндры двигателя — съемные, отлитые из специального серого чугуна, камеры сгорания — однополостные, тороидной формы, распылители форсунок — четырехдырчатые. Завихрение воздуха во время всасывания обеспечивается соответствующей конфигурацией впускного клапана. Двигатель Т-111 устанавливался на автомобиле «Татра» грузоподъемностью 10 т.

Шестицилиндровый дизельный двигатель Т-912 — с вертикальным однорядным расположением цилиндров, размерность и основные детали которого, кроме картера, такие же, как и у двигателя Т-111, устанавливается на 6-тонные автомобили «Прага-S5T» и их модификации.

Шестицилиндровый дизельный двигатель Ш-706RT с водяным охлаждением имеет однополостные камеры сгорания с непосредственным впрыском топлива и отличается высокой топливной экономичностью. Устанавливается на 7-тонные грузовые автомобили и автобусы «Шкода».

В конструкции разработанного в середине 50-х годов унифицированного семейства дизельных двигателей Т-928, Т-928К, Т-930 и Т-930К получили дальнейшее развитие идеи, заложенные в конструкции двигателя Т-111. Одновременно приняты меры для снижения массы двигателей, упрощения и удешевления конструкции (применен один распределительный вал, один вентилятор). Двигатель Т-928 устанавливается на автомобили «Татра-138,-148» и их модификации, а двигатели Т-930 — на 8-тонные автомобили повышенной проходимости «Татра-813». Двигатели Т-928К и Т-930К в отличие от двигателей Т-928 и Т-930 имеют турбонаддув.

Основная модель каждого двигателя имеет ряд модификаций, предназначенных для различных условий эксплуатации, что позволяет применять двигатель одной размерности во многих отраслях народного хозяйства. Например, двигатель Т-928 имеет девять модификаций, в том числе пять транспортных. Унификация