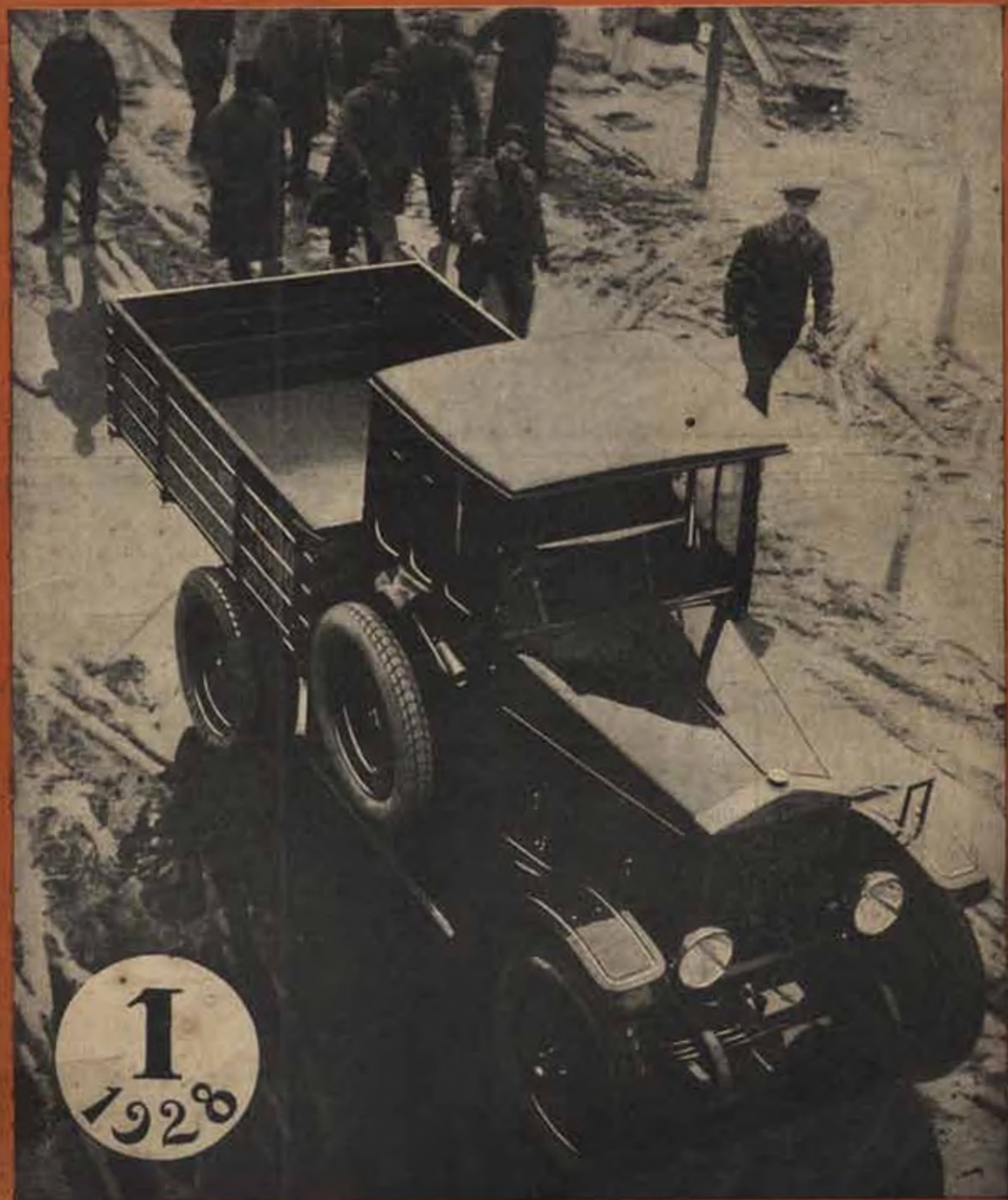


ЗА РУЛЕМ



1
1928



ПОКА ТЫСЯЧА!..

31 марта завод АМО отпраздновал своеобразный юбилей — выпуск тысячной стандартной машины. Тысячный автомобиль передан Моссовету.

Единственный и первый в СССР автозавод, целиком строящий у себя все части автомобиля, завод АМО вот уже в течение трех с половиной лет продолжает непрерывно увеличивать годовой выпуск автомобилей.

Первая машина Ф—15 была выпущена заводом в 1924 году кустарным способом — без штампов, кондукторов и приспособлений. За три с половиной года завод сильно вырос и произвел ряд улучшений в этой области. В настоящее время нет мало-мальски серьезной детали, которая не изготовлялась бы при помощи соответствующих приспособлений.

В настоящее время завод достиг максимального использования наличного оборудования и срочно разрабатывается вопрос о его расширении.

На обложке журнала мы даем снимок тысячной машины АМО во дворе завода.

Больше ничего!
Целый ряд мелких фирм с соответствующими достижениями и новшествами составляют арьергард.

Я иду налево и нагибаюсь на плакат: «Наконец-то настоящее!»

В чем дело? Оказывается, это — стрелка на заднем колесе мотоцикла, которая отныне будет заменять руку на перекрестках.

Другой плакат: «Необходимо!»

Что именно? Необходимой оказывается мазь для

стекла, предохраняющая его от дождя и снега. Стекло, натертое мазью, остается прозрачным при любой погоде.

Новые фонари, сигналы, сирены, дощечки для номеров.

Новые цепи для колес, новые тормоза,

патентованные элексиры для охладителей, новый клей для камеры автошины.

Целое море новшеств. У меня начинает кружиться голова. Я не в состоянии больше воспринимать впечатлений. В моей голове хаос и столпотворение. В моем мозгу взрывается мотор, по нервам катится шарикоподшипник. Перед глазами пляшут слова рекламы — данолин, спидолин, фридолин!

Я спешу выбраться из павильона. Не так легко идти в ногу с автопромышленностью. Для этого надо было бы иметь маленький мотор внутреннего сгорания внутри своего тела.

Я устал. Да здравствует автотранспорт, но с меня довольно. Я хочу спать, а у меня нет денег на такси.

Лейпциг, март 1928 г.

Андор Габор



Новая модель грузовика Citroën, грузоподъемностью 1000 килограммов

ПОМНИТЕ о ГЛАЗАХ и СПИНЕ ШОФЕРА!

— Я — наследственный шофер! — весело улыбается тов. Лебедев из гаража Моссельпрома. Его окружает десяток товарищей — все энергичные лица, романовские теплые кофужки, ушастые шапки. — Мой отец был шофером, а я уже шингалетом все около машины вертелся. Ну, а с тех пор на каком только не ездил! Разве переберешь! И на Бюссинге, Уайте, Рольс-Ройсе, Лянче, Фиате... Вас интересуют качества АМО?



Не хуже, чем у фиатовских машин! Правда, амовские работают еще мело, всего год-полтора; наверно, срабатываемость частей у них побольше. Недостатки? О неудобном устройстве сиденья и педали уже другие горючили. Тут дело не только в удобстве посадки, а и в том, что при ином расположении виднее будет дорога; легче будет смотреть прямо вперед перед собою, а не так, как любят смотреть молодые шоферы: под колес! Вопрос о переконструкции сиденья для нас, шоферов, — главный. Затем нужно усилить в ножных тормозах барабан и колодки. Кузов высок — возникает качка; хорошо бы шасси несколько снизить.

В общем машина устойчива, удобна. Стук в конусе обычно не наблюдается. Нужно тщательней проверять машины при выпуске — за два месяца работы пришлось все грузовики отправить на завод в починку, главным образом, из-за порчи дифференциала. Эту быструю поломку после выпуска АМО должно безусловно предотвратить.

ПРОРАБОТАЙТЕ ДЕТАЛИ

— Сделал я на своей машине, — говорит шофер Славнов из гаража ВЦИК, — километров атак... с тысяч двенадцать. За год (248 рабочих дней), по сведениям статотдела, в среднем каждая машина перевезла 1.754 тонны при расходе горючего в 4.552 литра и при 14 текущих ремонтах. В день совершается около 70 км пути и перевозится 7 тонн. Расход горючего экономичен — 0,278 литра на километр экономичнее, чем в полугорючковых грузовиках иностранного происхождения — Фиате и Уайте. Из 35 грузовых машин у нас в гараже — десять амовских.



Главное внимание, по моему мнению, надо обратить на литье, на качество металла, на лабораторные исследования. Быстрая изнашиваемость блоков, разрабатываемость конуса, во втулках, недолговечность металла в тормозах (не более 2—3 месяцев), частая ломка рессор — все это результат невысокой качества металла.

Рессоры грубо обрублены на концах, их бы спустить на-нет — куда эластичнее будут, к тому же и амортизация была бы длительнее: меньше износа во втулках и подушках, соединяющих кардан. Внимание диффу! постоянно пропускает масло в заклепках. В конусных втулках надо ставить более доброкачественную медь или бронзу: заграничные, бывало, по 10 лет без износа работали! В кожухе над картером желательнее окошко для спуска масла и чистки фильтра. Аккумуляторы плохого качества: все рассыпались.

АМО ПОЖАРНЫЙ

— Наши АМО не хуже заграничных, — сообщают пожарники. — Правда, их недостаточно приходится испытывать: летом разве раз в месяц случится пожар, зимой почаще, но все же этого мало, чтобы составить обстоятельное мнение.

Недостаток: сильная тряска. Она возникает, очевидно, из-за грубости листов рессор. Из-за тряски то-и-дело отскакивают болты, держащие рессоры. Стартер у нас имеется, да нам и нельзя без него.

