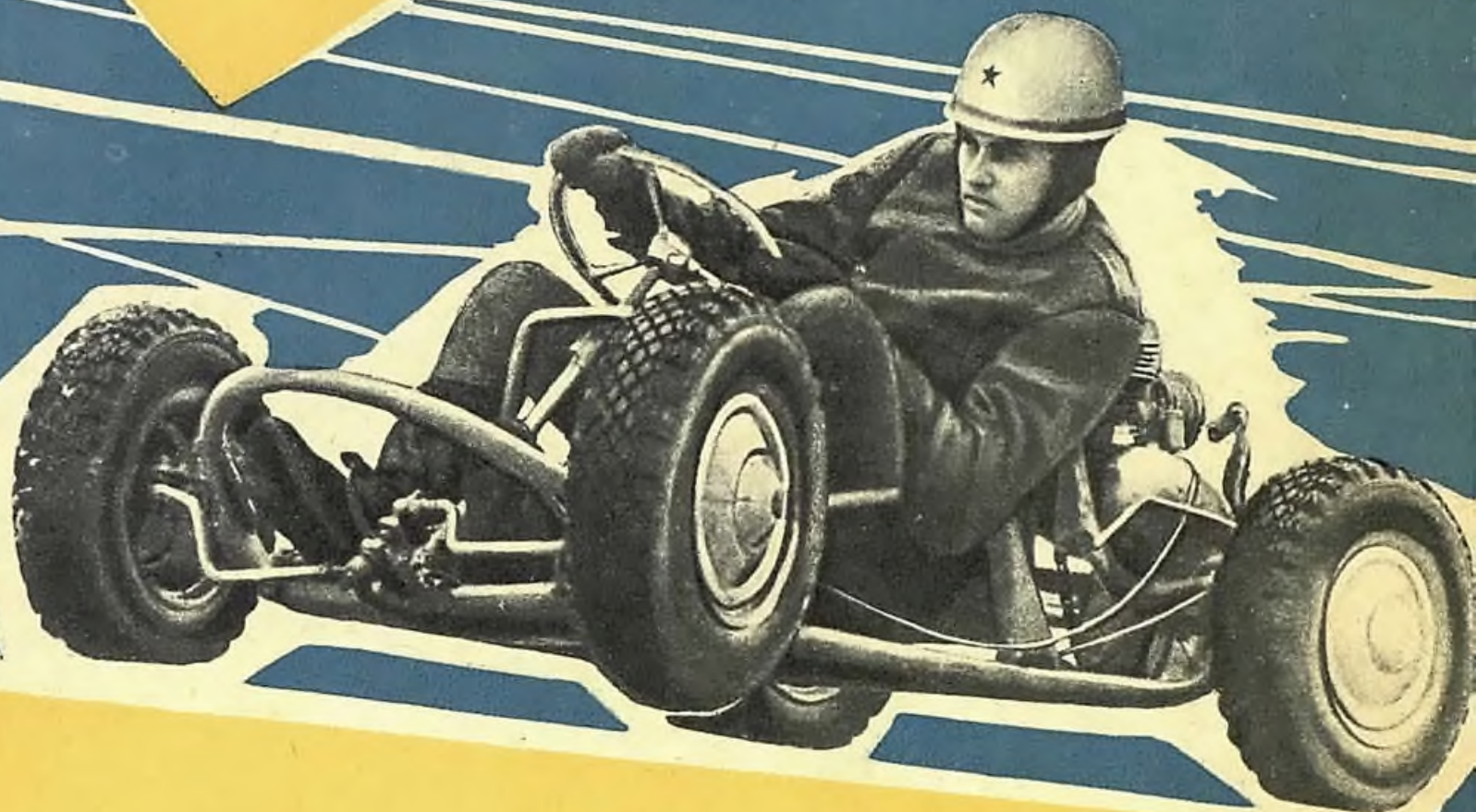
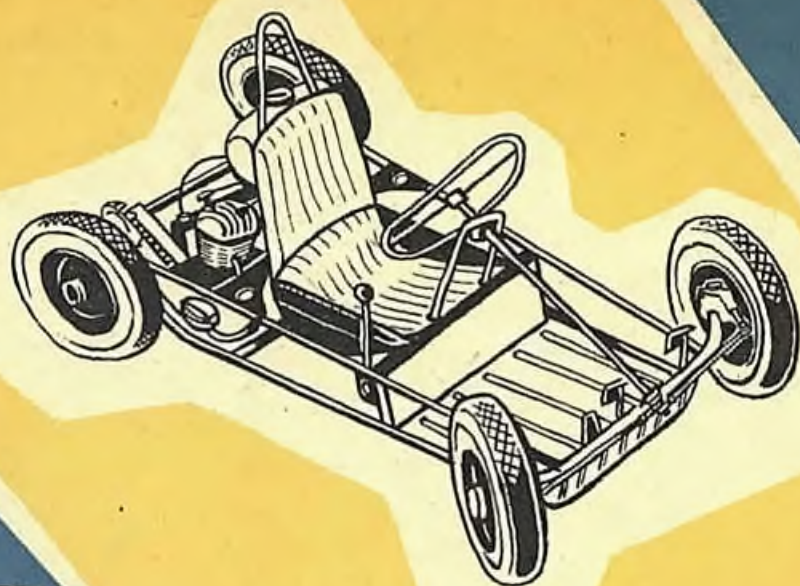


**ЗАНИМАЙТЕСЬ
КАРТИНГОМ—
НОВЫМ ВИДОМ
АВТОМОБИЛЬНОГО
СПОРТА!**



Я н в а р ь 1 9 6 1

№ 1

За рулем

На Горьковском автозаводе заканчиваются дорожные испытания опытных образцов нового грузового автомобиля ГАЗ-53, который представляет собой дальнейший шаг вперед в развитии основной базовой модели завода (ГАЗ-52); как известно, эта модель должна в текущей семилетке прийти на смену устаревшей ГАЗ-51А, изготовляющейся с 1946 года. Автомобиль ГАЗ-53 будет осваиваться в производстве наряду с ГАЗ-52.

Сохраняя в себе основные преимущества модели ГАЗ-52, новый автомобиль отличается от нее значительно большей грузоподъемностью и рядом конструктивных особенностей. Эффективность автомобиля в эксплуатации должна, по предварительным расчетам, повыситься более чем на 30 процентов, без сколько-нибудь существенного снижения срока службы. Это достигается тем, что одновременно с увеличением колесной базы и грузовой платформы автомобиля приняты конструктивные меры по усилению его подвески, увеличению размера колес и пр.; установлен также значительно более мощный двигатель.

Колесная база автомобиля ГАЗ-53 равна 3700 мм, т. е. на 400 мм превышает базу автомобиля ГАЗ-52. Еще более существенно увеличение размера платформы — до 3750 мм, т. е. на 680 мм больше, чем у автомобиля ГАЗ-52. Благодаря этому грузоподъемность автомобиля при эксплуатации по усовершенствованным и укатанным грунтовыми дорогам повышается до 4 тонн (автомобиль ГАЗ-52 рассчитан на 2,5 тонны); одна из модификаций нового грузовика (ГАЗ-53К) запроектирована с компоновкой по типу «кабина над двигателем», что даст возможность еще более увеличить полезную длину платформы и тем самым емкость кузова. Иными словами, автомобиль ГАЗ-53К сможет перевозить груз, не только на 1,5 тонны тяжелее, но и гораздо большего объема в пределах той же грузоподъемности, автомобиль может перевозить много легковесных грузов, что важно при эксплуатации в черте города.

Чтобы обеспечить такое повышение грузоподъемности без ущерба для конструкции, на всех модификациях автомобиля ГАЗ-53 значительно усиливается задняя подвеска, выполненная на полуприборных рессорах с заделкой концов в резиновые подушки; надежность и долговечность рессор при такой схеме сама по себе достаточно велика, не говоря уже об упрощении обслуживания, а в автомобиле ГАЗ-53 обеспечивается еще и усилением листов; в подвеске передних колес применены телескопические амортизаторы. Колеса автомобиля ГАЗ-53 имеют расширенный обод с коническими полками; по сравнению с шинами ГАЗ-52 (7,50—20) на ГАЗ-53 размеры шин увеличены (8,25—20).

Но самым существенным отличием от автомобиля ГАЗ-52 является, разумеется, установка нового двигателя. Вместо форкамерно-факельного двигателя модели ГАЗ-52 (имеющего рабочий объем цилиндра 3,48 л и развивающего мощность 80 л. с. при 3000 об/мин) на автомобиле ГАЗ-53 предполагается устанавливать искровой V-образный восьмицилиндровый короткоходный двигатель, который развивает мощность 120 л. с. при 3000 об/мин и имеет более высокий крутящий момент — 29,5 кгм при 2200 об/мин.

НОВОСТИ советской ТЕХНИКИ

Рабочий объем двигателя 4,25 л (диаметр цилиндра 92 мм, ход поршня 80 мм). Так же как и восьмицилиндровый V-образный двигатель легкового автомобиля «Чайка» (5,5 л), он будет выпускаться Заволжским моторным заводом, кооперированным с Горьковским автозаводом. Конструкцию отличает высокая культура проектирования, при котором учтены современные достижения мирового двигателестроения и обеспечены наилучшие эксплуатационные и конструктивные параметры. Двигатель — короткоходный, двухрядный (угол развала 90°), компактный; допускаемая благодаря короткоходности высокая оборотность, верхнеклапанная конструкция газораспределения, компактная камера сгорания и достаточно высокая (для грузовика) степень сжатия (6,7) обеспечивают хорошую экономичность, низкий удельный показатель расхода топлива. Во многих деталях двигателя унифицирован с четырехцилиндровым, что весьма облегчит освоение его в массовом производстве. По поршневой группе, например, он базируется на двигателе «Волги» (у которого такой же диаметр цилиндра — 92 мм).

В остальном конструктивные узлы и агрегаты автомобиля ГАЗ-53 не отличаются от ГАЗ-52. На автомобиле устанавливается четырехступенчатая коробка передач с тремя парами косозубых шестерен постоянного зацепления и синхронизаторами на третьей и четвертой передачах. Задний мост имеет главную пару гипоидного типа; возможно, что будет применен также дифференциал повышенного трения (кулачкового типа), предназначенный для повышения проходимости автомобилей ГАЗ-52, которые будут работать в сельской местности. Руль, тормоза и карданные шарниры также унифицированы с автомобилем ГАЗ-52, но в тормозной системе есть существенное отличие — применен гидровакуумный усилитель тормозов.

В настоящее время изготовлены две серии опытных образцов автомобиля ГАЗ-53. В типаже автомобилей Горьковского завода он займет видное место, так как будет выпускаться в пяти модификациях (с бортовой платформой, с решетчатыми бортами, с тентом, с бортовым краном, с кузовом типа фургон), а шасси его будет использоваться также и для автобусов средней и малой вместимости, которые будут выпускаться Павловским и Курганским автобусными заводами.

На базе основной модели грузовика ГАЗ-53 будет также выпускаться автомобиль ГАЗ-53К (с кабиной, расположенной над двигателем) и седельный тягач ГАЗ-53П.

«КАРПАТЫ»

Это новый междугородный автобус ЛАЗ-698. Цельнометаллический несущий кузов вагонного типа привлекает внимание своей обтекаемостью, красивой облицовкой крыши и бортов. Панорамное ветровое стекло кабины водителя, остекленные скаты крыши и увеличенные (по сравнению, например, с автобусом ЗИЛ-127) боковые проемы создают хорошую обзорность и способствуют лучшему освещению салона.

Но не только внешними формами отличается новый автобус. По своей внутренней отделке и комфорту, созданному в салоне для пассажиров, он может смело конкурировать с современным самолетом. Регулируемые сиденья с подлокотниками выполнены так, чтобы многочасовая поездка из одного города в другой не была для пассажиров утомительной. На спинках сидений из пористой резины одеты чехлы с карманами для газет и журналов. Имеются также индивидуальные плафоны освещения для пассажиров; при желании пассажиры могут послушать в пути радио, закусить в буфете.

В автобусе есть большой багажник, сетки для мелких вещей, вешалка для одежды, туалетная комната. ЛАЗ-698 рассчитан на 26 мест, в том числе для проводника и стюардессы.

Автобус оборудован приточно-вытяжной вентиляцией. Проветрить пассажирское помещение в летнее время можно также, раздвинув крышу или открыв потолочные люки и форточки. Для поддержания в салоне комнатной температуры предусмотрено отопление.

Наличие пневматической подвески колес обеспечивает плавность хода автобуса. Пассажир почти не ощущает при движении толчки от неровностей дороги. Другим важным преимуществом этой подвески по сравнению с рессорной, является то, что она не требует смазки. Передняя подвеска снабжена стабилизатором поперечной устойчивости. Амортизаторы — телескопического типа.

Управление автобусом значительно облегчено благодаря применению в конструкции гидромеханической передачи и пневматического усилителя рулевого механизма. Передачи переключаются автоматически. Но предусмотрено и ручное переключение передач.

Установленный на автобусе двигатель ЗИЛ-130 развивает мощность 150 л. с. Он расположен в задней части машины. Максимальная скорость автобуса 74 км/час. Габаритные размеры 9200 × 2500 × 3100 мм.

Серийный выпуск автобусов ЛАЗ-698 начат на Львовском автобусном заводе.



Слева:
автомобиль ГАЗ-53
на испытаниях.



Справа:
автобус «Карпаты».