

Наличие устройства для централизованной подкачки шин и разъемного обода колес уменьшает необходимость в запасном колесе. Вследствие этого запасное колесо заменено запасной камерой.

Основные показатели грузового автомобиля типа 6X4 следующие: вес в снаряженном

состоянии — 6575 кг, грузоподъемность — 7—8 т, мощность двигателя — 180 л. с., максимальная скорость с полной нагрузкой 80 км/час.

В 1959 г. предполагается совместно с УралЗИСом изготовить экспериментальный образец этого автомобиля.

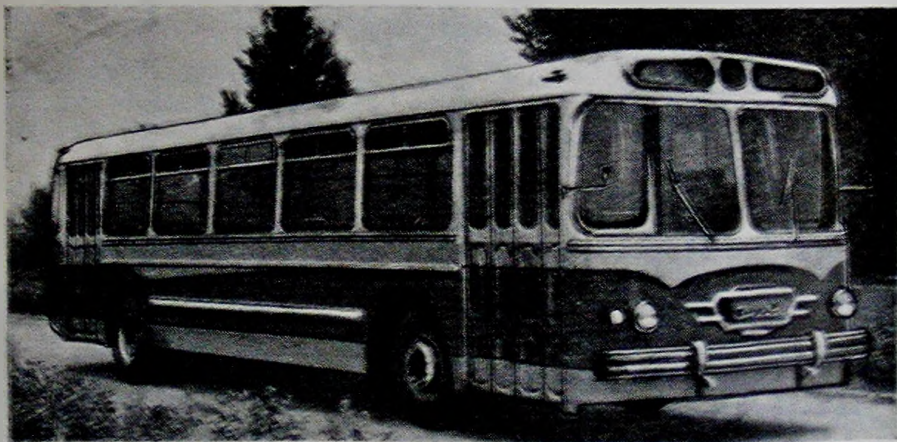
## УНИФИЦИРОВАННЫЙ АВТОБУС-ТРОЛЛЕЙБУС

Начатые в 1957 г. проектные работы по унифицированному автобусу-троллейбусу завершены в 1958 г. созданием ходового макета большого городского автобуса, который был построен для проверки надежности работы двух последовательно соединенных двигателей ЗИЛ-164, дистанционного электропневматического управления коробкой передач, пневматического усилителя рулевого управления и других узлов.

но и спелением; в результате отпала необходимость в педали спеления.

Пневматический усилитель рулевого управления, установленный на автобусе, не только облегчил управление, но позволил также уменьшить длину продольной рулевой тяги, являющуюся одной из пружин «влияющая» передних колес.

Вместо обычного стояночного тормоза с ручным механическим приводом на автобусе



Опытный образец автобуса ЗИЛ-6.

Как показали испытания, схема соединения двух двигателей через гидромфту является полностью работоспособной. При этом исключается необходимость в синхронной регулировке двигателей и создается возможность простейшими средствами управлять дроссельными заслонками карбюраторов.

Разработанное электропневматическое устройство для переключения передач в коробке, устанавливаемое на место обычного рычага с кулисой, позволило осуществить дистанционное управление не только коробкой,

применена конструкция, в которой необходимо для торможения усилие создается только в основном, а растормаживание производится с помощью пневматической диафрагмы. Для регулирования давления в пневматической системе применены электропневматический клапан с пневмомембр. отключающим компрессором при заданном давлении. Примененная схема регулирования давления позволила сохранить в автобусе обычный троллейбусный компрессор.

Помимо доводочных испытаний, в 1959

были продолжены проектные работы, направленные на улучшение конструкции созданных узлов и на разработку более совершенной схемы силового привода. С целью унификации задних мостов автобуса и троллейбуса была изменена компоновка силового привода. При этом сохранено расположение двигателей вдоль борта кузова; коробка передач установлена между лонжеронами. Расположенные под полом двигателя смещены назад и наклонены на  $60^\circ$  к вертикали; в результате улучшено распределение веса автобуса по осям. Передача крутящего момента от двигателей

к коробке производится через силовой редуктор, от которого приводятся также вентилятор и компрессор.

Для отопления и вентиляции пассажирского помещения использован напор воздуха, создаваемый вентилятором системы охлаждения двигателей.

Все проектно-компоновочные работы проводились в тесном контакте с заводом им. Урицкого, принявшим последнюю компоновку для изготавливаемого им опытного образца автобуса ЗИУ-6 (фиг.), унифицированного с троллейбусом ЗИУ-5.

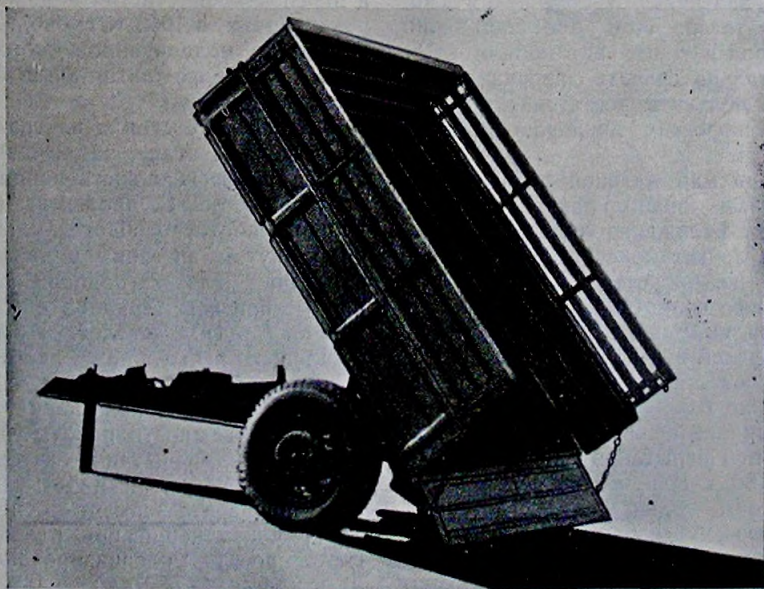
## РАЗРАБОТКА АВТОМОБИЛЬНЫХ И ТРАКТОРНЫХ ПРИЦЕПОВ

В соответствии с одобренным правительством типажом, в НАМИ ведутся конструкторские разработки автомобильных и тракторных прицепов.

В 1958 г. спроектированы 7- и 12-тонные полуприцепы-фургоны и рефрижераторные модификации на их базе грузоподъемностью 5 и 10 т соответственно.

Учитывая, что производство этих полуприцепов будет осуществляться на одном заводе

(Одесским автосборочным), для них принята несущая секционная конструкция кузова-фургона, дающая возможность максимально унифицировать его основные элементы (фермы, шпангоуты) для полуприцепов различной грузоподъемности. Несущая конструкция кузова выбрана также потому, что такая конструкция имеет большие запасы прочности, обеспечивающие необходимый диапазон грузоподъемностей полуприцепов. Таким обра-



Самосвальный тракторный прицеп ИПТС-2 грузоподъемностью 2 т, изготовления Одесского автосборочного завода.