

За рулём

НОЯБРЬ • 1969 • № 11





ЧЕХОСЛОВАЦКИЕ АВТОМОБИЛИ

«Шкода 1100 MBX».

У автомобильной промышленности Чехословакии более чем семидесятилетняя история. Сегодня автозаводы республики выпускают десятки тысяч грузовиков, тягачей, самосвалов, автобусов и легковых автомобилей как для нужд внутреннего рынка, так и на экспорт.

Основной поставщик легковых автомобилей — заводы в г. Млада-Болеслав, где производится «Шкода» моделей 1000 MB (988 см³) и 1100 MB (1107 см³) в четырехдверном варианте, а также двухдверная «Шкода 1100 MBX» (подробнее об этих автомобилях — см. «Зарулем», 1967, № 7 и 9 — ред.). В нынешнем году мы увидим первые машины модели Ш-100 и Ш-110 с увеличенным багажником и новым электрооборудованием. У них двухкруговая тормозная система и дисковые тормоза передних колес. В дальнейшем намечается повысить рабочий объем двигателя до 1500 см³.

Заводы «Шкода» в настоящее время осваивают выпуск машин нового семейства «Шкода 1203» с модификациями — фургон, санитарный, микроавтобус и рефрижератор. Все они — с несущим кузовом и четырехтактным верхнеклапанным двигателем (1221 см³, 49 л. с.), расположенным между сиденьями водителя и пассажира. Продолжается и производство известной модели «Октавия комби». Грузоподъемность фургона «Шкода 1203» — 1000 кг, максимальная скорость — 100 км/час.

Изящные, удобные и быстрые легковые машины модели «603» строят в небольших количествах предприятия «Татра». Восемьцилиндровый мотор рабочим объемом 2472 см³ развивает 105 л. с. при 4800 об/мин, что обеспечивает скорость 160 км/час.

Теперь о грузовиках. Завод «Авиа» в Праге выпускает пятитонки марки «Прага» двух моделей: ВЗС и С5Т. Одна из модификаций — седельный тягач С5Т-2ТН — хорошо известна в СССР.

Недавно завод приступил к постройке (по лицензии «Рено-Савиэм») полуприцепных грузовиков «Авиа-А-15» с модификацией А-15Ф (фургон) и трехтонных «Авиа-А-30». Эти машины имеют практически одинаковые четырехтактные дизельные двигатели водяного охлаждения рабочим объемом 3320 см³. Различие их только в топливной аппаратуре, и прежде всего, в топливных насосах разной производительности, что обуславливает два варианта мощности — 72 и 85 л. с. Мотор размещен под сиденьями трехместной кабины вагонного типа. Полная унификация основных деталей двигателя дает большие преимущества и для производства и при ремонте.

Коробка передач обеих машин также одинакова — механическая, четырехступенчатая, полностью синхронизированная, что не часто можно встретить на грузовиках. Разные редукторы задних мостов предопределяют и разные ско-

рости: у А-30 — 81 км/час, а у А-15 — 95 км/час.

Завод в Либереце (ЛИАЗ), известный грузовыми автомобилями «Шкода», подготавливает производство семейства машин «Шкода-706» ряда МТ4 и МТ5 грузоподъемностью 9 тонн. Новые модели снабжены 12-литровым дизелем «Шкода-М-634» мощностью 200 л. с. Для этого ряда автомобилей завод «Прага» поставит механическую десятиступенчатую коробку передач — комбинацию из основной пятиступенчатой коробки и двухступенчатого редуктора, что позволяет подобрать оптимальное передаточное число для любых условий движения. Восемьтонные самосвалы дополнительно оборудованы приводом на передний мост и механизмом блокировки дифференциала. Машины этой серии предназначены для эксплуатации на горных дорогах, в карьерах, на стройках. Поэтому особое внимание создатели новой «Шкоды» уделили ее тормозам. Ножной тормоз — пневматический, колодный с независимым приводом на задние и передние колеса. Кроме того, имеется запасной, также пневматический, с самостоятельным приводом только на задние колеса. А на выпускной трубе стоит моторный тормоз-замедлитель. Четвертый, стояночный тормоз — с механическим приводом, установлен на карданном валу. Такая «страховка» исключает полный отказ тормозов при любых условиях эксплуатации.

Завод приступил к разработке типового ряда автомобилей грузоподъемностью 10 и 12 тонн. На этих машинах будет новый двигатель М-635 мощностью 230 л. с., который, как и М-634, можно устанавливать в трех положениях — наклонном, вертикальном и горизонтальном. Дальнейшее увеличение мощности до 270 л. с. возможно получить применением нагнетателя, причем кривошипный механизм и общая конструкция двигателя рассчитаны на это уже сегодня. Новое семейство автомобилей к 1971 году полностью заменит все прежние модели.

Основная продукция старейшего автомобильного предприятия республики за-

вода «Татра» — это тяжелые многоосные грузовики и тягачи.

Двенадцатитонная «Татра-138» и тринадцатитонная «138М», выпускаемые сейчас, скоро уступят место модернизированной модели «Т-148 супер», у которой двигатель на 20 сил мощнее и грузоподъемность на 2 тонны больше.

Для тех случаев, когда мощность и грузоподъемность «Татры 148 супер» недостаточны, завод предусмотрел автомобили из следующего типового ряда — «813». Основной моделью его является четырехосный тягач «Татра-813 колосс» с колесной формулой 8х8 (см. «За рулем», 1967, № 9 — ред.). Это тоже семейство из нескольких модификаций самого разного назначения. На базе четырехосного шасси «Колосса» — грузовой автомобиль, специальные машины, самосвалы и тягачи.

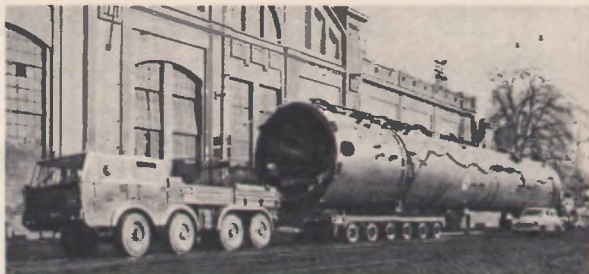
На постройке автобусов специализируется завод «Кароса» в г. Высоке Мыто. Он выпускает 11-метровые автобусы моделей ШМ11, ШЛ11, ШД11. Их несущие кузова состоят из шести частей-панелей. Это остроумное конструктивное решение экономит производственные площади, упрощает технологию и дает возможность поставлять продукцию в разобранном виде, в ящиках.

На городской модели ШМ11, рассчитанной на 100 пассажиров, ставят горизонтальный двигатель «Шкода МЛ-634» (о базовом моторе М-634 мы уже говорили) и автоматическую коробку передач. Пневматическая подвеска с телескопическими гидравлическими амортизаторами и регулировкой высоты кузова в зависимости от нагрузки, рулевое управление с усилителем, широкое ветровое стекло и различные усовершенствования ставят ШМ11 в ряд с лучшими мировыми образцами автобусов такого типа. Разновидностью его является сочлененный автобус ШК16,5 на 160 пассажиров, максимально унифицированный с базовой моделью.

Для междугородного сообщения «Кароса» производит модель ШЛ11, которая отличается от городской механической коробкой передач и двумя дверями



«Авиа-А-15Ф».



«Татра-813».

(вместо трех). ШД11 — особо комфортабельный вариант междугородного автобуса («Европабус»). В нем холодильник и плитка, каждый из пассажиров может отрегулировать вентиляцию и освещение своего места так, как ему удобно.

Кроме автобусов «Кароса» выпускает передвижную мастерскую для ремонта и обслуживания автомобилей и тракторов и пожарные цистерны на шасси «Татра-138».

В 6 километрах от Высоке Мыто, в г. Хоцень находится национальное предприятие «Орличан». В СССР можно встретить его фургоны рефрижераторы Н7Х, Н10Х, Н12Х и самый новый — Н12 АЛКА. Последний снабжен алюминиевым кузовом, в котором можно перевозить 12 тонн скоропортящихся продуктов или 5 тонн мяса в тушах на подвешном устройстве. Специальная установка обеспечивает температуру внутри прицепа от минус 18 до плюс 12 градусов.

Мы охарактеризовали здесь в общих чертах основные предприятия автомобильной промышленности. Упомянем еще завод специальных машин в г. Брындис-Стара-Болеслав, завод кузовов СВА в г. Роусинов, заводы запасных частей, электрооборудования и агрегатов, известные под общей маркой ПАЛ, завод аккумуляторов в г. Млада Болеслав.



«Шкода-ШД11».

Успехи чехословацкой автопромышленности хорошо известны. Мы продолжаем постоянно совершенствовать свою продукцию, чтобы идти в ногу с самыми современными требованиями.

В. РНЕПКА,
представитель объединения
«Мотоков» в СССР