

ЗА РУЛЕМ

Всесоюзное
издательство
«Автомобилист»
Москва
1936



1

ЯНВАРЬ 1936

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ



ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА **1936** ГОД

на ежемесячный научно-технический журнал авто-мототранспорта

М О Т О Р

ОРГАН ЦУДОТРАНСА при НКВД СССР и ЦБ ИТС Союза шоферов

Журнал рассчитан:

на автоработников высшей и средней квалификации — руководителей авто-транспортных предприятий и учреждений, учащихся автотракторных техникумов, вузов и втузов.

Подписная цена: на год—12 руб., на 6 мес.—6 руб., на 3 мес.—3 руб.

Подписка принимается всеми отделениями, магазинами, киосками и уполномоченными КОГИЗ'а и всюду на почте.

ВНИМАНИЕ

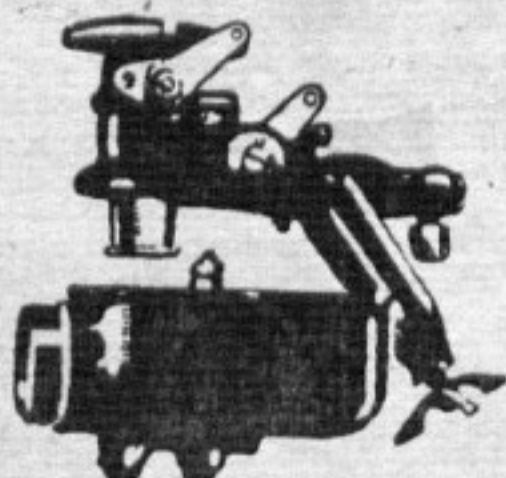
На складе Главной конторы подписных и периодических изданий КОГИЗ'а имеются отдельные экземпляры журнала „МОТОР“ за 1935 г. №№ 2, 4, 5, 6, 7.

Цена отдельного номера — 1 руб.

Указанные номера по письменному требованию высылаются наложенным платежом. Заказы направлять по адресу: Москва, Маросейка, 7, Главная контора КОГИЗ'а

САМЫЙ ЛУЧШИЙ С ДАВНИХ ПОР Карбюратор ЗЕНИТ

Один из наиболее простых и усовершенствованных



единственный гарантирующий
МОМЕНТАЛЬНЫЙ
ПУСК В ХОД МОТОРА И
НЕМЕДЛЕННОЕ ИСПОЛЬ-
ЗОВАНИЕ машины, КАК НИ
НИЗКА БЫЛА БЫ ВНЕШ-
НЯЯ ТЕМПЕРАТУРА

Гибкость - Возобновление - Экономичность

Société du Carburateur ZENITH

Société Anonyme — Capital 4.900.000 Frs

Direction et Siège Administratif: PARIS, 26 à 32, rue de Villiers à LEVALLOIS
Usine et Siège Social: LYON-III^e, 39 à 51, Chemin Feuillat

ЯНВАРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГОРЕДАКЦИЯ: Москва, в. 1-й Самотечный пер., 17. Телеф. Д1-23-37.
Трамвай: 28, 11, 14.Массово-тиражный сектор
Телеф. 5-51-39ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

1



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 187
34

Новая победа

тракторостроения в СССР



Наша техника автомобильного и тракторного строения быстрыми шагами идет вперед. Автотракторные заводы не только увеличивают производительность и улучшают качество своей продукции, но постепенно переходят на производство конструктивно более совершенных машин.

Читатели нашего журнала уже знают, что Горьковский автозавод с начала этого года переходит на выпуск закрытых легковых автомобилей модели М-1, оставляющей далеко позади нынешнюю „газовку“ как по конструктивным достоинствам, так и по внешнему виду и внутренним удобствам. Ярославский автозавод освоил производство троллейбусов. Московский автозавод им. Сталина приступает в этом году к выпуску мощной комфортабельной шестиместной легковой машины ЗИС-101 и реконструированного грузовика.

Наряду с автозаводами на новые типы машин переходят в этом году и тракторные заводы — Челябинский, Сталинградский, Харьковский.

Недавно, советские тракторные заводы и конструкторы успешно сдали экзамен на конструктивную зрелость товарищам Сталину, Молотову, Орджоникидзе, Кагановичу Л., Ворошилову и Межлауку.

10-го декабря на площади Кремля выстроились три сельскохозяйственных трактора Челябинского завода „Сталинец дизель“, один транспортный трактор „Сталинец-скоростной“, два гусеничных трактора Сталинградского завода с груженными прицепами и прекрасный новый голубой автобус автозавода им. Сталина, предназначенный для междугородного сообщения.

В начале 1935 года нарком тяжелой промышленности тов. Орджоникидзе предложил Научному автотракторному институту (НАТИ) спроектировать мощный трактор с двигателем дизель. В результате напряженной работы бригады инженеров конструкторов НАТИ и не менее напряженной работы Челябинского тракторного завода через 6 месяцев, точно в срок, из ворот завода вышел первый „Сталинец-дизель“.

В этом номере журнала мы даем подробное техническое описание нового Сталинца с дизелем М-17 и его отличий от „Сталинца-60“, выпускаемого Челябинским тракторным заводом в настоящее время. Но характерно отметить, что в результате весьма кратковременной эксплуатации этого трактора показатели работы моторов оказались выше запроектированных: мощность до 78 л. с. (по проекту 75 л. с.), потребление топлива 213 —

220 грамм на 1 л. с. в час (по проекту 220 — 240 грамм). Челябинский тракторный завод и конструкторы „Сталинец - дизель“ твердо рассчитывают на то, что в процессе дальнейшего освоения машины эти показатели будут еще более улучшены.

В настоящее время Челябинский тракторный выпустил только пять „Сталинцев - дизелей“, в наступившем 1936 году он выпустит 1000 таких машин, а в 1937 году — целиком перейдет на производство мощных „сталинцев“ с дизельмотором.

Одновременно в опытных цехах Научного автотракторного института был создан транспортный трактор „Сталинец - скоростной“. В конструкцию обычного челябинского трактора были внесены небольшие изменения. Посадив трактор на рессоры, увеличив число оборотов двигателя, талантливые конструкторы, под руководством инж. Слонимского, добились того, что мощность „Сталинца“ с 60 л. с. увеличилась до 110—115 л. с., а скорость с 5—7 км до 20 с лишним километров. Не зная препятствий, не считаясь с качеством дороги, „Сталинец - скоростной“ тянет 6, 8 и даже 10 тонн груза с быстротой грузового автомобиля.

Вместе с новыми машинами Челябинского тракторного завода руководители партии и правительства еще раз осмотрели транспортные тракторы Сталинградского тракторного завода, которые только что вернулись из первого пробега.

Тов. Сталин еще 16 июня прошлого года, присутствуя при испытании этих тракторов на опытном поле Научного автотракторного института, дал им хорошую оценку. Тогда же ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР предрешили перевод Харьковского и Сталинградского тракторных заводов на производство гусеничных тракторов, положив в основу тип трактора конструкции „СТЗ-НАТИ“.

Пробег Сталинград—Москва, проводившийся в исключительно тяжелых условиях пути, еще раз подтвердил высокое качество этих машин, прошедших весь путь без единой поломки или аварии. Моторы тракторов „СТЗ-НАТИ“ работали прекрасно.

Большим достижением нашей советской автомобильной техники является также автобус-люкс, выпущенный автозаводом им. Сталина. Улучшенная подвеска придавала большую мягкость и плавность движению машины. Комфортабельный кузов, изящная внутренняя отделка машины не отличают ее от американских машин лучших марок.

Товарищи Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Каганович, Ворошилов, Межлаук внимательно ознакомились с новыми образцами работы советской автотракторной промышленности. Они наблюдали, как громадные машины - тракторы быстро и легко разворачивались на площади Кремля, шли полным ходом и внезапно останавливались, заглушали моторы и снова их тут же запускали.

Машины вышли из Кремля в новый путь — путь массового производства.

Нет никакого сомнения в том, что коллективы тракторных заводов, успешно перевыполняющие свои производственные планы, ставящие новые мировые рекорды производительности, сумеют должным образом подготовиться к массовому выпуску новых машин, являющихся крупнейшим достижением нашей социалистической индустрии и технической мысли.

„...реконструкция наших заводов и фабрик, наличие новой техники и нового оборудования, послужил одной из причин, породивших стахановское движение“.

И. Сталин