

XX 194
43

2
Всесоюзная
Библиотека
В. К. Лева



За рулем

19

октябрь
1936

жургазобъединение Москва

КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ ФИЗКУЛЬТУРЫ
И СПОРТА ПРИ СНИ СССР

Всесоюзная киноконтора по госпл.
автотракторных кинофильмов

ДИАПОЗИТИВЫ НА КИНОПЛЕНКЕ

АВТОМОБИЛЬ

Полный курс для автошкол
около 2000 кадров

С 1 сентября с.г. ● Цена комплекта 240 руб.

СОДЕРЖАНИЕ

1-й раздел История развития автомобиля
2-й " Двигатель
3-й " Дизель
4-й " Карбюрация
5-й " Электрооборудование

6-й раздел Трансмиссия
7-й " Ходовая часть
8-й " Механизмы управления автомо-
биля
9-й " Специальные автомобили
10-й " Правила уличного движения

Высылается наложенным платежом по получении задатка 1/3 суммы заказа.

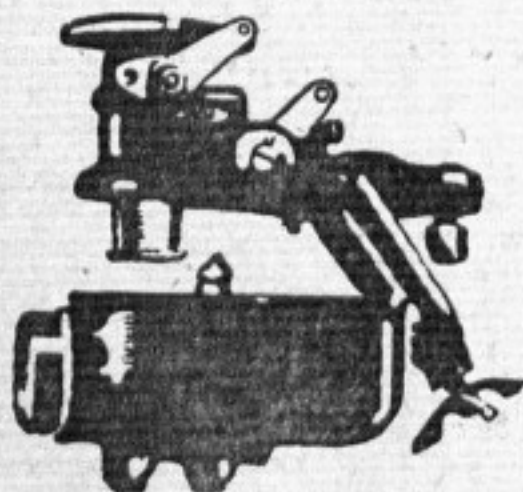
Заказы адресовать: Москва, Всесоюзная киноконтора по эксплуатации автотракторных фильмов, Москва, Рахмановский пер., д. 3, комн. 9.

Телеграфный адрес: Москва, Автокинокурс.

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 ВНЕ-
ШНЯЯ 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

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли СССР

РЕДАКЦИЯ: Москва, в. 1-й Само-
 течный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
 Трамвай: 14, 18, 27, 29, 30, 41.

Массово-тиражный сектор
 телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
 год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
 3 мес.—1 р. 60 к.

ОКТАБРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
 Н. ОСИНСКОГО

19



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 194
 43

ПЕРВЫЙ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

автомобиля М-1



Горьковский автомобильный завод, насчитывающий всего три с лишним года своего существования, развивается быстрыми темпами.

По своему техническому вооружению автозавод стоит сейчас на уровне высокоразвитой американской станкостроительной индустрии и имеет наиболее совершенный технологический процесс, проверенный на опыте таких передовых капиталистических предприятий, как заводы Форда.

Все это, наряду с ростом заводских кадров и успешным освоением нового оборудования, позволило поставить перед автозаводом ответственную и почетную задачу—выпуск легковой машины, стоящей на уровне современных зарубежных легковых автомобилей данного класса.

Завод проделал большую работу по подготовке производства новых автомобилей «Молодонец-1», успешно справившись с проектированием технологического процесса, изготовлением штампов, приспособлений, инструмента и т. д. Огромное значение в достижении этих успехов сыграло широко развернувшееся на заводе стахановско-бусыгинское движение.

И 16 марта этого года с конвейера Горьковского автозавода сошли первые автомобили М-1, а через несколько дней десять первенцев пошли в заводской пробег по маршруту Горький—Москва—Ленинград и обратно.

Путь был нелегкий. Туда шли в метель и гололедицу, обратно—в весеннюю распутицу, и несмотря на тяжелые условия пробега, машины вполне удовлетворительно выдержали первые испытания, показав высокое качество конструкции.

В дальнейшем автомобили М-1 участвовали в ряде пробегов на различные расстояния и всюду показывали высокую проходимость, превосходные динамические качества, легкое и спокойное управление на больших скоростях.

Работники московских автохозяйств—инженеры, механики и водители, эксплуатирующие новые автомобили М-1, единодушно отмечают достоинства новой машины.

Все заслуженно оценивают внешний вид автомобиля и его внутреннюю отделку, высо-

кие тяговые качества двигателя, дающие повышенную скорость (до 105 км) и возможность без особого труда преодолевать большие подъемы.

Все заслуженно отмечают плавность хода во время быстрой езды, мягкость подвески, устраняющей толчки, ощущавшиеся на автомобиле ГАЗ-А, а также экономичность М-1, которая, несмотря на больший вес машины, такая же, как и ГАЗ-А.

Но одновременно пробеги и нормальная эксплуатация первой тысячи автомобилей М-1 в крупных автохозяйствах выявили некоторые существенные недочеты в деталях и узлах, являющиеся виной, главным образом, смежных производств и частично самого автозавода.

В этом номере мы помещаем две статьи о достоинствах и дефектах автомобилей М-1, выявленных в период первых трех месяцев их эксплуатации в автобазах Совнаркома и Московского совета. В следующем номере мы продолжим обсуждение этого вопроса и дадим соответствующие материалы по автобазе Наркомтяжпрома, эксплуатирующей уже около 70 автомобилей М-1, многие из которых прошли до 20 тыс. и больше километров.

Мы не сомневаемся, что руководство Горьковского автомобильного завода учтет замечания и советы эксплуатационников, направленные к улучшению качества нового советского автомобиля М-1, и примет все меры к скорейшему устранению всех дефектов и в первую очередь тех, которые являются результатом недостаточно тщательной сборки автомобиля на конвейере.

Что же касается смежных производств, являющихся еще серьезной помехой выполнения плана Горьковского автогиганта как по количественным, так и по качественным показателям, то руководители их должны, наконец, понять, что претензии, предъявляемые к ним автозаводом и потребителями новых советских машин, вполне правильные, и что от них в значительной мере зависит даст ли стране Горьковский автозавод первоклассную комфортабельную легковую машину.

Несколько замечаний

ОБ М-1

Инж. И. КРУЗЕ

Вся наша страна с нетерпением ждала, когда с конвейера Горьковского автозавода сойдут первенцы М-1—целиком советские как по конструкции, так и по материалам. В настоящее время завод выпустил около 1500 машин, и они уже эксплуатируются в крупных автохозяйствах больших городов.

Автомобиль М-1—хорошая машина. Повышение мощности двигателя до 50 л. с. с соответствующими изменениями в передаточных отношениях трансмиссии блестяще оправдало себя. Унаследовав приемистость ГАЗ-А, столь необходимую при городской езде, автомобиль М-1 приобрел особую плавность хода при повышенных скоростях загородной езды. Четыре мягких рессоры, удобный закрытый кузов заслуженно оценены и водителями, и пассажирами.

Первые три месяца эксплуатации, конечно, не позволяют сделать окончательных выводов в отношении всех механизмов автомобиля, но много интересных данных уже получено, и задача эксплуатационников состоит сейчас в том, чтобы в самом начале помочь производителям, которые хорошо сконструировали, неплохо изготовили М-1, но не смогли со всей тщательностью предусмотреть все у себя на заводе. В конечном счете решает техническая эксплуатация, в ее руках находятся данные, которые так нужны заводу.

На заводах Форда при выпуске новой модели первая тысяча штук продается в рассрочку своим сотрудникам или тем лицам, от которых можно получить точную техническую информацию. Таким образом завод проверяет свою работу, быстро ликвидируя замеченные дефекты.

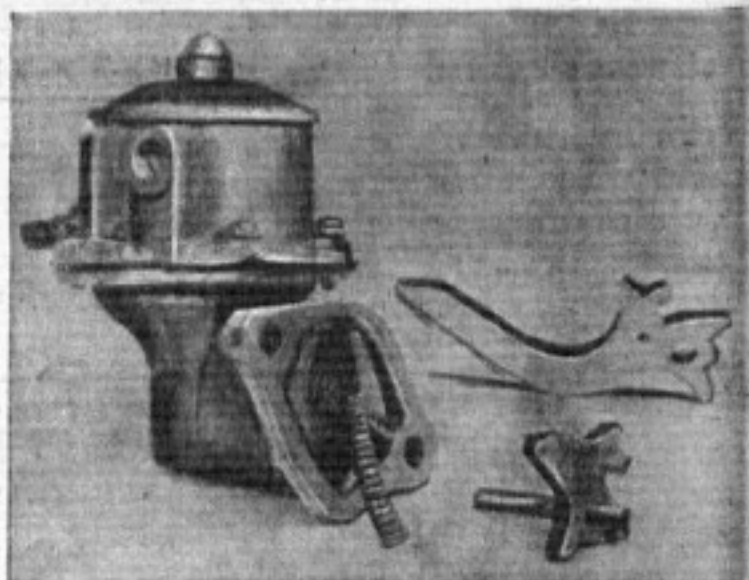


Рис. 2. Дефектный заграничный бензоасос с лопнувшим коромыслом; справа — новое коромысло собственного изготовления

Большинство автомобилей М-1, которые пока получены крупными автохозяйствами, принадлежит именно к этой первой опытной тысяче и поэтому нам приходится сталкиваться с «детскими болезнями» новой модели Горьковского завода.

Ниже мы приводим основные дефекты и поломки, выявленные при эксплуатации 30 автомобилей М-1 в автобазе Московского совета.

Двигатель весьма уравновешенный на малых оборотах, что особенно заметно при плавающей подвеске, в основном зарекомендовал себя вполне положительно. Дефекты, обнаруженные у пяти двигателей, носят следующий характер (рис. 1).

1) Обрыв головки болта первого коренного подшипника коленчатого вала из-за неправильной термической обработки после 2958 км пробега. Аналогичный случай произошел с другим двигателем через 2896 км пробега.

2) Обрыв нижней головки 7-го толкателя вследствие имевшейся трещины. Головка толкателя, отскочив, ударила в поршень третьего цилиндра и разбила его юбку.

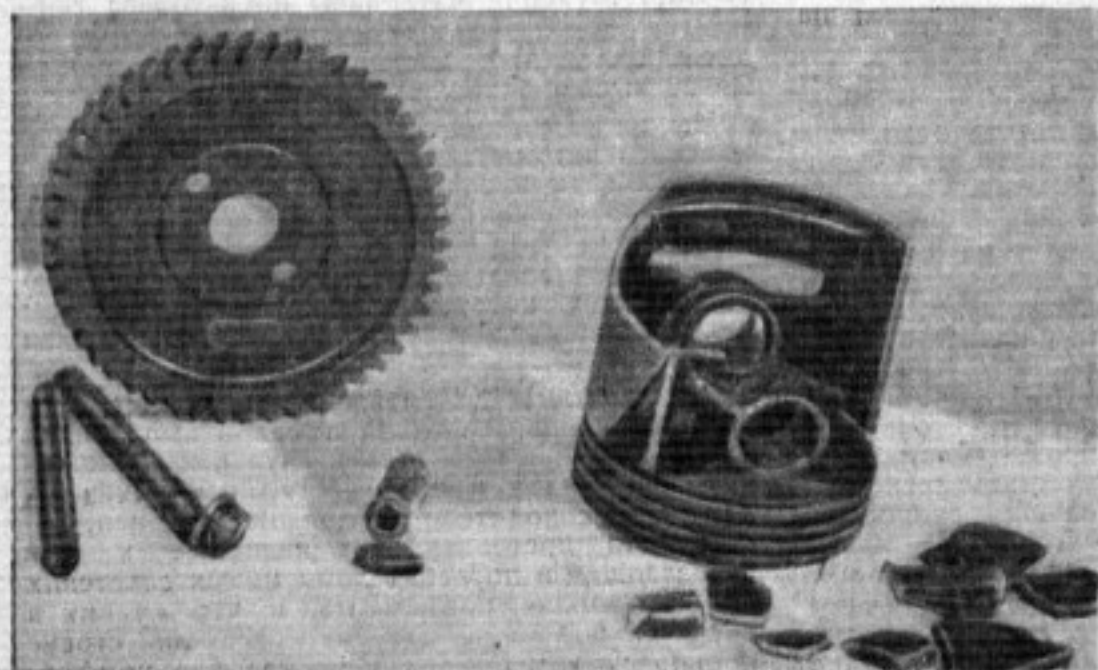


Рис. 1. На фото слева направо дефектные части—два болта коренного подшипника, распределительная шестерня, толкатель и поршень автомобиля М-1