

112



# За рулем

1

январь  
1937

жургазобъединение, Москва

## АВТОМОБИЛЬ „ФОРД“ 1937 года

1937 год не дал радикальных перемен в конструкции новой модели автомобиля «Форд» (рис. 1); изменению и усовершенствованию подверглись главным образом форма кузова и отдельные механизмы шасси. Сенсацией явился лишь выпуск на американский автомобильный рынок новой «экономичной» модели. В дополнение к известному восьмичилиндровому двигателю V-8 (85 л. с.), находящемуся в эксплуатации на трех миллионах автомобилей «Форд», выпущен новый двигатель с большим двигателем. Разница заключается только в размерах.

Американский покупатель сможет теперь получить два различных двигателя для одного и того же шасси с колесной базой 112 дюймов (2,24 м). Снижение мощности двигателя, вместо обычного повышения, является для американской практики настолько необычным, что даже Форд не рискнул выпустить «экономичную» модель в качестве стандартной. Новый двигатель не является обязательным для стандартной модели и устанавливается по желанию покупателя. Шасси, оборудуемые кузовом де Люкс, имеют старый, более мощный двигатель.

Правда, двигатель в 60 л. с. явился новым только для американского рынка. На маленьком французском «Форде» он установлен уже более года назад и недавно поставлен на производство на английских заводах Форд в Дагенхэме (см. заметку в отделе «Новости мировой автотехники», «За рулем» № 22, 1936 г.).

Этот двигатель имеет литраж, равный примерно двум третям большого двигателя. Диаметр его цилиндров — 66 мм, ход поршня —

81,2 мм, что дает рабочий объем — 2,260 см<sup>3</sup> (по сравнению с 3 620 см<sup>3</sup> большого двигателя). Он имеет все конструктивные особенности старого двигателя, включая отлитые вместе блок цилиндров и картер, новые стальные литые поршни, литой стальной вал, отлитый из чугуна кулачковый вал, хромоникелевые клапаны со вставными гнездами, плавающие шатунные подшипники, головку с высокой степенью сжатия, непосредственную вентиляцию картера и новую охлаждающую систему. Масленный насос приводится в движение фибровой шестерней, сцепляющейся снизу с шестерней распределения на коленчатом валу.

Двойной нижнепоточный карбюратор, всасывающий трубопровод и другие детали оборудования двигателя также аналогичны с имеющимися на большом двигателе и являются только уменьшенной копией. В результате более маломощный двигатель весит, примерно, на 30 кг меньше большого (180,8 кг вместо 260,8 кг) и отличается необыкновенно экономичным расходом топлива. В то же время автомобиль, снабженный этим двигателем, дает максимальную скорость около 113 км в час.

Из наиболее важных улучшений большого двигателя в 85 л. с. надо отметить применение новых стальных поршней, подвергающихся меньшему износу, меньше расходующих масло и работающих более бесшумно в холодном двигателе при пуске. Повышенная экономия масла достигается также интенсивной непосредственной вентиляцией картера. Смена масла рекомендуется теперь только через 3 218 км (2 000 миль). Это достигается следующим образом. Струя воздуха, проходя через радиатор, засасывается вентилятором

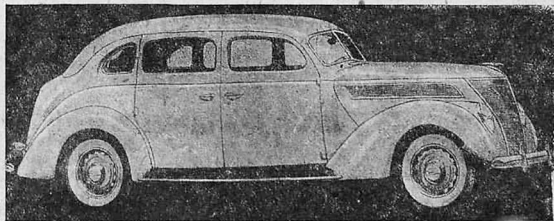


Рис. 1. Внешний вид автомобиля «Форд» 1937 г.