

## 10. АВТОМОБИЛИ КАЗ-608 И КАЗ-608Б

КАЗ-608 «Колхида» (1963-1964 гг., опытные образцы)  
КАЗ-608 «Колхида» (1967-1976 гг., серийное производство)  
КАЗ-608Б «Колхида» (1965-1967 гг., опытные образцы)

В 1963 г. были изготовлены опытные образцы модернизированного седельного тягача КАЗ-608. Внешне новый тягач не сильно отличался от КАЗ-606А, однако, на нем были установлены более совершенные узлы и агрегаты. Двигатель модели КАЗ-608 (ЗИЛ-130Я5) мощностью 150 л.с. отличался от двигателя ЗИЛ-130, в основном, конструкцией воздушного фильтра. На этом двигателе применялся новый карбюратор К-88 (на более поздних образцах К-88А). Коробка передач тягача КАЗ-608 также немного отлича-

лась от «сто тридцатой» коробки конструкцией верхней крышки. Среди других новшеств отметим сцепление с гидравлическим приводом и рулевое управление с гидроусилителем. База автомобиля увеличилась на 100 мм. И еще один интересный момент: как и опытные образцы КАЗ-606, опытные «Колхиды» 608-й модели снова «примерили» двухскоростной задний мост и панорамное ветровое стекло из двух частей. Серийные же КАЗ-608 впоследствии комплектовались четырехсекционным ветровым стеклом и од-



**К О Л Х И Д А**



*Все-таки было что-то в облике КАЗ-608 притягательное, что выделяло эту машину среди других*



▲ У новой «Колхиды» несколько изменился внешний вид, который стал более законченным и лаконичным. Обратите внимание, что на опытном автомобиле опять стоят цельные панорамные ветровые стекла, хотя все серийные автомобили в то время выпускались с составными стеклами



▲ Опытный автомобиль КАЗ-608 на ВДНХ СССР в 1964 году. Фото А. Новикова





▲ На КАЗ-608 кабина получила возможность откидываться вперед для доступа к двигателю



▲ Запасное колесо на опытном тягаче установлено за кабиной по центру, но на серийных КАЗ-608 оно будет смещено к правому борту



▲ Опытный автомобиль КАЗ-608 в сцепе с «родным» полуприцепом КАЗ-717



▲ Кабина на «Колхиде» была без изысков, и в то же время для начала 60-х она считалась весьма комфортабельной ▲



▲ Автопоезд в составе «Колхиды» КАЗ-608 и полуприцепа КАЗ-717 представлял внушительное зрелище, но был не очень пригодным к интенсивной эксплуатации на междугородных маршрутах





▲ На опытных КАЗ-608 и КАЗ-608Б спереди стояла большая эмблема-кокарда – на серийных машинах ее не ставили

ноступенчатым ведущим мостом (правда, уже с разъемной штампованной балкой, в то время как на КАЗ-606А применялся мост с цельной балкой, отлитой из ковкого чугуна).

Кабина на новом тягаче теперь могла опрокидываться на двух шарнирах вперед под углом 45 градусов. В обычном же (рабочем) положении она закреплялась на опорной поперечине рамы специальным механизмом. Опрокидывание кабины вперед позволило организовать хороший доступ к двигателю, а цельноштампованный, герме-

тичный пол надежно защищал от проникновения выхлопных газов в салон. Внутри кабины стала просторнее благодаря смещению двигателя назад и вниз. Но самое главное отличие от кабины КАЗ-606 заключалось в том, что она стала трехместной. Само собой, позади сидений по-прежнему располагалось спальное место, ставшее более удобным. К тому же, кабина КАЗ-608 стала на порядок комфортнее для водителя благодаря наличию отопителя и стеклоомывателя с приводом от ножного насоса.



▲ Опытный автомобиль КАЗ-608Б на выставке в Москве в 1970 году. Фото А. Новикова



▲ Один из опытных автомобилей прибыл в Москву. Фото А. Новикова



« Опытный автомобиль КАЗ-608 с самосвальным полуприцепом для перевозки хлопка ТМЗ-879, который выпускал с 1963 г. Ташкентский завод «Ташавтомаш». Фото А. Новикова

КАЗ-608 «Колхида» с полуприцепом ОДАЗ-898 для народнохозяйственных грузов с кузовом увеличенного объема. В Одессе этот полуприцеп выпускался всего один год (с 1965 по 1966 г.).  
Фото А. Новикова







▲ Серийный автомобиль КАЗ-608 первых выпусков. На автомобиле еще присутствуют противотуманные фары и брызговики задних колес. Фото А. Новикова



▲ На главном сборочном конвейере идет производство автомобилей КАЗ-608

Завод им. Лихачева нашел возможность обеспечивать КАЗ двигателями ЗИЛ-130 только в 1967 г. — соответственно, в том же году кутаисские автомобилестроители дали стране первые свои седельные тягачи с новым силовым агрегатом. К сожалению, с серийных машин исчезла красивая хромированная эмблема-кокарда, красовавшаяся на всех опытных и предсерийных образцах КАЗ-608. С 1968 г. на КАЗ-608 перестали устанавливать как обязательное оборудование и противотуманные фары. Но были и позитивные изменения: в том же 1968 г. двигатели «Колхид» получили биметаллические сталеалюминиевые тонкостенные вкладыши шатунных подшипников и полнопоточную масляную центрифугу вместо двух масляных фильтров грубой и тонкой очистки в системе смазки, а модернизация редуктора заднего моста позволила закрыть вопрос с невысокой надежностью сателлитов. Чуть позже изменениям подверглись кабина (были доработаны передняя часть каркаса и запорный механизм). В 1969 г. на «Колхиды» стали устанавливать топливные баки от ЗИЛ-130В1 вместимостью по 125 л каждый



вместо старых 105-литровых «канистр» от ГАЗ-66. Тогда же несколько изменилась комбинация приборов – на ней появился амперметр, что было связано с установкой генератора переменного тока Г-250 вместо генератора постоянного тока Г-130.

Характерной особенностью автомобиля КАЗ-608 и его последующих модификаций вплоть до КАЗ-608В2 стало наличие двух независимых друг от друга глушителей и двух выхлопных труб, т.е. каждый ряд V-образного двигателя ЗИЛ-130 имел свою выпускную систему. Ни на каких других отечественных грузовых автомобилях такая конструкция более не применялась.

Слабым местом КАЗ-608 являлся гидросилулятор рулевого управления. Причем, если сам насос, позаимствованный у ЗИЛ-130 и поставлявшийся в комплекте с силовым агрегатом, работал довольно надежно, то распределительное устройство, смонтированное в переднем конце продольной рулевой тяги, доставляло постоянную головную боль механикам. Только самый ленивый инспектор ГАИ не останавливал наугад любую «Колхиду» и не наказывал водителя за люфт в рулевом управлении.

Много нареканий вызывал привод управления коробкой передач, который имел массу всевозможных сочленений. Уже через 2–3 года эксплуатации требуемую передачу неискушенному водителю включить было просто невозможно. Как ни странно, еще одним слабым местом «Колхиды» оказалась откидывающаяся вперед кабина. Закрепленная в двух точках впереди и опирающаяся сзади на опорную поперечину, кабина воспринимала на себя все динамические нагрузки от шасси автомобиля. Как правило, срок службы кабины в условиях интенсивной эксплуатации составлял не более 5 лет, причем, как и самого автомобиля в целом. Дальше, что называется, машина начинала сыпаться. Наблюдались даже случаи, когда во время движения кабина самопроизвольно откидывалась на пр-



▲ Площадка готовой продукции Кутаисского автозавода с новенькими тягачами КАЗ-608

жинах, что, естественно, приводило к аварийным ситуациям.

Более мощный двигатель, гидросилулятор руля, новая передняя подвеска с рессорами, концы которых закреплялись в резиновых опорах, немного оживили автомобиль, но, увы, полностью не ликвидировали его недостатки. Плохая курсовая устойчивость и низкая проходимость даже по дорогам с твердым покрытием в зимний период заставляли руководителей автохозяйств



▲ На площадке готовой продукции по заказу от потребителей могли сразу сформировать автопоезд из КАЗ-608 и бортового полуприцепа КАЗ-717





⤴ Опытный автомобиль КАЗ-605, унифицированный с тягачом КАЗ-608 (возможно, что его правильный индекс КАЗ-607). На этой машине стоит кабина с единственным вентиляционным лючком в крыше над спальным местом и грузовая платформа с деревянными бортами



⤴ Один из опытных бортовых автомобилей КАЗ-605 был превращен на заводе в техничку для сопровождения автомобилей «Колхида» на испытаниях. Фото А. Новикова

укомплектовывать автопоезда с тягачом КАЗ-608 квалифицированными водителями.

Первые машины КАЗ-608 были окрашены так же, как и КАЗ-606, в светлый кремово-шоколадный цвет. Впоследствии «шестьсот восьмые» окрашивались в изумрудно-зеленый цвет с белой облицовкой радиатора, иногда встречались машины кораллового цвета, но тоже с белой облицовкой.

При постановке на производство нового седельного тягача была сделана очередная попытка наладить серийное производство бортового автомобиля КАЗ-605 «Колхида» — теперь уже максимально унифицированного с КАЗ-608. Снова были изготовлены опытные образцы грузовика в двух различных вариантах исполнения — с обычной деревянной платформой с 3 открывающимися бортами и с металлической платформой

с 5 открывающимися бортами (последняя была унифицирована с платформой полуприцепа КАЗ-717). Но до серийного производства дело опять так и не дошло. Больше к теме КАЗ-605 на заводе никогда не возвращались.

На рубеже 60-70-х годов базовую модель КАЗ-608 на конвейере должна была сменить усовершенствованная машина КАЗ-608Б с двухступенчатым задним мостом, что в сочетании с пятиступенчатой коробкой передач давало большой выбор передаточных отношений в трансмиссии. Такие машины на КАЗе планировали выпускать и ранее, а теперь встал вопрос об их серийном выпуске. Первые КАЗ-608Б вышли на межведомственные испытания в 1968 году, а потом проходили контрольные испытания в 1970 и 1972 годах, но вскоре про двухскоростные мосты пришлось забыть, и вот почему. В свое время первыми такой мост спроектировали и воплотили в металле на ЗИЛе.



« Автомобиль КАЗ-605 с установленными в кузове стойками для тента. Фото А. Новикова

Эта не очень качественная фотография показывает нам, как выглядел опытный автомобиль КАЗ-605 с тентованным кузовом

Оснащенные двухступенчатыми ведущими мостами автомобили ЗИЛ-130А и ЗИЛ-130В успешно проходили госиспытания, и производство двухступенчатой передачи планировалось организовать в Москве. Но поскольку тогда существовали более важные первоочередные задачи по освоению всего семейства ЗИЛ-130 и срочному устранению выявленных в его конструкции дефектов, то процесс освоения нового моста на ЗИЛе шел вяло, а потом и вовсе затих. Во-первых, требовалось немало единиц нового зубонарез-



▲ Бортовой автомобиль КАЗ-605 с металлической грузовой платформой, по форме бортов унифицированной с полуприцепом КАЗ-717. Обратите внимание на упрощенное боковое окошко кабины после водительской двери – оно характерно для всех автомобилей КАЗ-608 поздних серий. Фотография сделана в Москве А. Новиковым





⤴ Явно постановочный рекламный кадр – на снимке автомобиль КАЗ-608 первых выпусков со снятыми государственными номерными знаками пытаются загрузить свыше всякой нормы бетонными перекрытиями



⤴ Саморазгружающийся полуприцеп-металловоз производства Ленинградского Глававтотранса в сцепе с тягачом КАЗ-608 ранних выпусков. Фото А. Новикова



▲ Серийный автомобиль КАЗ-608. С 1968 г. на тягач перестали устанавливать противотуманные фары и панорамные стекла в задних стойках кабины

ного оборудования – кстати, очень дорогостоящего. Во-вторых, возникли проблемы с его размещением, требовались свободные площади. В-третьих, изменились принципы расширения силового диапазона трансмиссии с одновременным удвоением числа ступеней. Здесь возобладал принцип использования делителей межскоростного диапазона. Таким образом, делитель с синхронизатором удобнее ставить перед КПП, а не на

заднем мосту, что и было сделано впоследствии на автомобиле ЗИЛ-170 – прототипе КамАЗа. В результате автомобили ЗИЛ-130А, ЗИЛ-130В и КАЗ-608Б с двухскоростными задними мостами так и остались в планах. (Для справки: на автомобиле ЗИЛ-130А и ЗИЛ-130В планировалось применить главную передачу с  $i_1=7,9$  и  $i_2=6,18$ , а на седельном тягаче КАЗ-608Б передаточные числа составляли  $i_1=9,11$  и  $i_2=7,12$ ).



▲ Автомобиль переходного выпуска. Дополнительные фары уже отсутствуют, но в задних стойках кабины еще стоят панорамные стекла. Фото Л. Сулавичюса



▲ Стандартная серийная «Колхоза» КАЗ-608 выпуска начала 70-х годов





▲ Два автомобиля КАЗ-608 выпуска после 1968 г. с одной и той же литовской автобазы с полуприцепами ОДАЗ-885, переделанными под перевозку строительных железобетонных плит. Фото Л. Суславичюса ▲



▲ Автомобиль КАЗ-608 поздних выпусков, укрытый спереди утепляющим материалом

Справедливо будет заметить, что и результаты испытаний опытных образцов автопоездов КАЗ-608Б-717 не были безупречными. Вопреки ожиданиям топливно-экономические показатели усовершенствованных машин не изменились по сравнению с КАЗ-608-717, а скоростные характеристики улучшились незначительно. Также неоднократные экспертизы показали неудовлетворительное качество изготовления двухскоростных задних мостов. Были отмечены трудности и недостатки в эксплуатации КАЗ-608Б, связанные с затрудненным переключением передач в заднем мосту, и попадание воды в электропневматический



▲ Автомобиль КАЗ-608 с полуприцепом производства Бобруйского завода нестандартного оборудования для перевозки специальных овощных контейнеров



« Тягач КАЗ-608 поздних выпусков с полуприцепом ОдАЗ-784, задействованный на междугородных перевозках



Тягач КАЗ-608 с полупри- >> цепом-фургоном ОдАЗ-794 из Ленинграда



^ Седельный тягач КАЗ-608 поздних выпусков со специальным полуприцепом ТАС-34 для бестарной перевозки зерна, на выставке на ВДНХ СССР в 1971 году. Фото А. Новикова





▲ «Колхида» КАЗ-608 с самосвальным полуприцепом АСП-7, грузоподъемностью 7 тонн, производства Бобруйского завода нестандартного оборудования

привод, что приводило к коррозии и заклиниванию всего механизма дистанционного переключения.

В жизни автомобили «Колхида» можно было увидеть не только в качестве седельного тягача. На Рижском опытном заводе №85 Гражданской авиации (ГА) шасси КАЗ-608 было принято как основное для целой линейки специализированных аэродромных автомобилей. Начиная с 1968 года на базе «Колхиды» разработаны: топливозаправщик ТЗ-2, автолифт АЛ-3, агрегат централизованной заправки воздушных судов (ВС) топливом АЦЗ-100.



▲ Тягач КАЗ-608 с самосвальным полуприцепом





▲ Самосвал на шасси седельного тягача КАЗ-608 изготавливался серийно на Тосненском ремонтном заводе в Ленинградской области. Фото А. Гонтареева







«Еще один самосвал от «ремза-вода», также выполненный на шасси бывшего седельного тягача КАЗ-608. Фото из архива А. Дюпуи»

Топливозаправщик ТЗ-2 предназначался для заправки топливом самолетов и вертолетов гражданской авиации с емкостью баков до 6000 л. Его цистерна выполнялась из алюминивно-магниевого сплава толщиной 6 мм. Аэродромные автолифты АЛ-3 изготовлялись небольшими партиями в 1968–1973 г. на удлиненном шасси КАЗ-608 (с базой 3500 мм) и предназначались для перевозки и погрузки на ВС типа Ил-18 и Ту-104 бытового оборудования и контейнеров с продуктами питания. Агрегат АЦЗ-100 необходим при заправке самолетов топливом, поступающим к месту стоянки ВС по подземным топливопроводам централизованной системы заправки самолетов (ЦЗС).

Справедливости ради нужно заметить, что седельные тягачи КАЗ-608 также применялись в 70-х годах в аэропортах в сцепе с перронным автобусом-полуприцепом



▲ Репродукция из старого журнала, на которой просматривается очередь из автомобилей на элеватор для сдачи зерна. Последним в ряду стоит самодельный бортовой автомобиль КАЗ-608 с платформой от ГАЗ-53А

#### Техническая характеристика автомобиля КАЗ-608

	КАЗ-608	КАЗ-608Б
Колесная формула	4x2	
Габаритные размеры, мм	5155x2360x2440	
База, мм	2900	
Колея передняя / задняя, мм	1800 / 1790	
Дорожный просвет под передним / задним мостом, мм	340 / 275	
Высота седла, мм	1230	
Число мест в кабине	3	
Вместимость топливных баков, л	2x105	2x105
	(с 1969 г. 2x125)	
Полная масса полуприцепа, кг	10500*	
Нагрузка на седло, кг	4500	
Снаряженная масса, кг	4000	4200
Полная масса автопоезда, кг	14725**	
Размер шин	9,00-20 или 260-20	
Максимальная скорость, км/ч	75	
Контрольный расход топлива при 40 км/ч, л/100 км	40	
Сцепление	однодисковое, сухое	
Коробка передач	5-ступенчатая	
Передаточное число главной пары	7,63	
Двигатель	I - 9,11; II - 7,12	
	ЗИЛ-130Я5	
	карбюраторный, 8-цилиндровый, V-образный, четырехтактный, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	100x95	
Рабочий объем, л	6,0	
Мощность, л.с. (кВт) при об/мин	150 (110) - 3100	
Степень сжатия	6,5	
Максимальный крутящий момент, кгсм / Нм при об/мин	41 / 402 - 1800...2000	
Рекомендуемое топливо	бензин А-76	

\* на равнинных дорогах с усовершенствованным покрытием допускается буксировка полуприцепов полной массой до 15500 кг

\*\* с 15,5-тонным полуприцепом полная масса автопоезда 19725 кг (19925 кг для автопоезда КАЗ-608Б-717)



▲ А с 1968 по 1971 г. опытным заводом № 85 ГА на удлиненном шасси КАЗ-608 «Колхида» с базой 3500 мм изготавливались аэродромные автолифты АЛ-3. На снимке машина 1968 г. выпуска. Фото А. Новикова



АППА-4 вместимостью 110 человек и ветровой винтовой машиной ВМВ-3, производства все того же Опытного завода № 85 ГА из Риги. Последняя предназначалась для холодного сдува рыхлого снега, мусора и пыли с поверхности искусственных аэродромных покрытий методом патрулирования.

На шасси автомобилей КАЗ-608 авторемонтными заводами и просто автохозяйствами очень часто устанавливались самосвальные кузова, в том числе, и от самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555 Мытищинского машиностроительного завода или просто подходящие по размеру бортовые платформы.

◀ Автолифт АЛ-3 в развернутом положении





▲ Автолифты предназначались для обслуживания самолетов гражданской авиации, так как обычные грузовики до них уже не дотягивались



▲ Аэродромный автолифт АЛ-3 на удлиненном шасси КАЗ-608 «Колхида» на ВДНХ СССР.  
Фото А. Новикова