**02-142 КАЗ-608Г 4х2 бортовой грузовик гп 5.5 тн с цельнометаллической платформой, унифицирован с КАЗ-608, база 3800 мм, прицеп 7.5 тн, мест 3, снаряжённый вес 5 тн, ЗиЛ-130Я5 150 лс, 85 км/час, опытный образец №2, г. Кутаиси 1969 г.**



**Николай Марков**

**БОРТОВАЯ «КОЛХИДА»**

 В 1967 году Кутаисский автозавод перешел на выпуск седельных тягачей семейства КАЗ-608. Их принципиальными отличиями от предшественников 606-й серии стали двигатель ЗиЛ-130Я5 (V8) и 3-местная откидывающаяся кабина. Наряду с базовым седельным тягачом КАЗ-608 заводчане рассчитывали поставить на конвейер еще две модификации: длиннобазный бортовой грузовик КАЗ-608Г и седельный тягач КАЗ-608Б с двухскоростным задним мостом. Работы по созданию и доводке этих машин велись практически параллельно и имели схожий финал…

 В свое время история бескапотных грузовиков КАЗ началась именно с бортового автомобиля: первый опытный «пятитонник» с оригинальной кабиной и агрегатами от серийного тягача КАЗ-120Т капотной компоновки вышел на испытания в начале 1958 года. То был прототип, пока еще кардинально отличавшийся внешне от будущих серийных "Колхид". Первые же опытные образцы, в дизайне которых уже явно просматривались черты будущих серийных машин, появились осенью того же года: это были бортовой грузовик КАЗ-605 и седельный тягач КАЗ-606. Доводка машин и подготовка производства заняли еще почти 3 года: лишь в 1961-м с конвейера начали сходить седельные тягачи КАЗ-606 (до конца года успели собрать 83 экз.). Выпуск же бортовой модели отложили, поскольку мощностей завода все равно не хватало даже для удовлетворения потребностей народного хозяйства в тягачах.

 К теме бортового грузовика на заводе эпизодически возвращались и даже строили очередные опытные образцы **КАЗ-605 (в т. ч. и выставочный для ВДНХ СССР**), однако лишь с освоением тягачей 608-серии у кутаисских «бортовиков» появился реальный шанс войти в номенклатуру основного производства. В 1967-68 г. на их базе было изготовлено несколько опытных грузовиков с деревянной бортовой платформой. Впоследствии один из них был переоборудован в техничку для сопровождения автомобилей «Колхида при испытаниях.

 Ключевым моментом в истории «бортовиков» стал 1969 год, когда в соответствии с распоряжением Главного управления по производству грузовых автомобилей Министерства автомобильной промышленности на автополигоне НАМИ были проведены заводские испытания этих машин в объеме 25 тысяч километров пробега. Их целью значилась оценка эксплуатационных качеств и надежности кутаисских грузовиков для принятия решения о целесообразности их представления на Государственные испытания – последний экзамен, сдав который, новые модели получали «зеленый свет» на пути к конвейеру. Для испытаний в Дмитрове экспериментальным цехом Кутаисского автозавода в том же 1969-м были построены два образца бортовых грузовиков, получивших марку **КАЗ-608Г**. Интересно, что они не были абсолютно одинаковыми: на образец № 1 была установлена опытная кабина с цельноштампованными дверьми, снабженными поворотными форточками, измененными оконными проемами, менее выпуклыми ветровыми стеклами, усиленными передними стойками и стеклоомывателем. Что же представлял собой КАЗ-608Г образца 1969 года? Его рама была унифицирована с рамой «седельника» по профилю лонжеронов, но имела заметно большую длину – величина колесной базы, к примеру, была увеличена с 2900 до 3800 мм. На задней поперечине рамы был смонтирован буксирный прибор, поскольку предполагалась регулярная работа КАЗ-608Г в сцепке с «зиловским» прицепом ГКБ-817 полной массой 7,5 т. В отличие от более ранних опытных машин, образцы 1969 года получили цельнометаллическую грузовую платформу вместо деревянной. Фактически она представляла собой укороченную на одну секцию платформу полуприцепа КАЗ-717 – то есть по бокам у нее осталось по два открывающихся борта вместо трех на полуприцепе. Центральные стойки боковых бортов для облегчения процесса погрузки могли откидываться на петлях, а сами борта имели отверстия для установки надставок или дуг тента. Поскольку платформа была максимально сдвинута вперед, места для размещения «запаски» за кабиной, как у седельного тягача, уже не осталось, и ее пришлось перенести в задний свес рамы.

 150-сильный двигатель модели ЗиЛ-130Я5, 5-ступенчатая коробка передач с дистанционным приводом и передняя подвеска (в ней использовались основные рессоры задней подвески ГАЗ-66 и телескопические амортизаторы) полностью соответствовали устанавливавшимся на серийный седельный тягач КАЗ-608, равно как и система выпуска с раздельными магистралями для каждого ряда цилиндров. Задний же мост вместе с подвеской был позаимствован у ЗиЛ-130 и имел более «скоростной», чем на седельном тягаче, редуктор главной передачи (с отношением 6,45).

 Интересно сравнить эксплуатационные показатели КАЗ-608Г с аналогичными параметрами ближайшего серийного одноклассника – ЗиЛ-130Г. При грузоподъемности в 5,5 т против 5 т кутаисский грузовик оказался без малого на четыре сотни килограмм тяжелее, но при этом компактнее (короче на 190 мм), маневреннее (радиус поворота меньше на 450 мм) и вместительнее (длина платформы больше на 265 мм). А фактический расход топлива у них был практически равным.

 Теперь о том, что обнаружилось в ходе испытаний. Еще на этапе лабораторных измерений стало ясно, что в силу упомянутой унификации с полуприцепом КАЗ-717 платформа КАЗ-608Г не соответствует некоторым международным нормам. В частности – нормативам SAE по расстоянию от задней стенки кабины до оси задних колес: у КАЗ-608Г это значение равнялось 116,2 дюймам вместо ближайших рекомендованных размеров 108 и 120 дюймов. Это обстоятельство не позволило бы устанавливать на КАЗ-608Г унифицированные надстройки в случае поставки шасси на экспорт. Были также нарушены требования к перспективному подвижному составу, предусматриваемому для производства в странах-членах СЭВ. Согласно этому документу, на грузовиках подобного класса длина платформы должна быть больше (минимум на 50 мм), а погрузочная высота – ниже (максимум 1200 мм против фактических 1410 мм). Впрочем, у кутаисских грузовиков хватало отступлений и от действующих внутрисоюзных стандартов – по эргономике, тормозам (одноконтурный привод и отсутствие регулятора тормозных сил), светотехнике, осевой нагрузке (превышение на 1,6 т для задней оси).

 Недостатком КАЗ-608Г как тягача явилось значительное (на 18-20 км/ч) снижение условной максимальной скорости автопоезда в сравнении с одиночным автомобилем. Для исправления ситуации требовалось наращивание мощности двигателя или увеличение передаточного числа ведущего моста в ущерб экономичности и снижению максимальной скорости одиночного автомобиля. Совершенно неудовлетворительными оказались параметры управляемости на скоростях свыше 45-50 км/ч. Нарекания экспертов вызвали слабое реактивное действие на руле и отсутствие самовозврата управляемых колес в прямое положение на поворотах. Наконец, отдельные узлы показали крайне низкую надежность, в частности – дистанционный привод переключения передач, гидроусилитель руля, регулировочные рычаги рабочих тормозов, детали крепления кабины и стеклоподъемники.

 Таким образом, получить «добро» на проведение Госиспытаний бортовые Колхиды могли только в случае выполнения двух условий. Первое из них заключалось в необходимости устранения всех отмеченных в ходе заводских испытаний недочетов конструктивного и производственного характера. Это условие было технически выполнимым, хотя та же доводка управляемости заняла бы немало времени. А вот второе условие оказалось сложнее. В министерстве встал вопрос о необходимости проведения технико-экономического исследования целесообразности освоения КАЗ-608Г в дополнение к существующим серийным грузовикам ЗиЛ-130 и ЗиЛ-130Г, и получить положительное заключение по нему «казовцам» было бы совсем непросто. Однако и это еще не все. Учитывая наличие в Кутаиси производственных мощностей по выпуску осей для прицепной техники и цельнометаллических бортовых платформ большой длины, специалисты НАМИ высказали рекомендацию о целесообразности разработки на базе КАЗ-608 одиночного грузового автомобиля с колесной формулой 6х2 грузоподъемностью 8-9 т. А в связи со взятым страной курсом на дизелизацию, перспективной «трехоске» непременно полагалась и дизельная модификация. Получается, что «проталкивание» на производство такой вроде бы простой машины неожиданно могло обернуться для завода довольно тяжким бременем по созданию фактически нового грузовика. А потому дальнейшие работы над КАЗ-608Г в Кутаиси попросту свернули, сконцентрировав силы конструкторского отдела над процессом модернизации серийных седельных тягачей.