**02-209 КАЗ-605 "Колхида" 4х2 бортовой грузовик с кабиной над двигателем гп 5 тн, опытный экземпляр 1962 г., мест 2+2, снаряженный вес 3.86 тн, полный вес 9.01 тн, КАЗ-120Т2 104 лс, 75 км/час, г. Кутаиси 1958-62 г.**



*Из замечательной книги «КАЗ. Кутаисский автомобильный завод», Авторы: А. Говоруха, А. Колеватов, М. Шелепенков, Смоленск 2009. Спасибо хранителям и распространителям истории нашего автомобилестроения.*

В конце 50-х годов конструкторский коллектив КАЗа, к этому времени возглавляемый главным конструктором Дмитрием Левановичем Картвелишвили, проявил творческую инициативу и разработал в опытном порядке пятитонный грузовик, созданный по новой для завода компоновочной схеме - с кабиной над двигателем. Эта схема в те годы завоевывала все большее признание благодаря максимальному использованию полезной площади автомобиля, уменьшению его длины и колесной базы, улучшению обзорности с места водителя и маневренности. А именно эти качества как нельзя лучше подходят для автомобилей, эксплуатирующихся в непростых горных условиях.

Благодаря энтузиазму работников завода опытный образец нового грузовика построили в очень короткий срок - в начале 1958 г. он был готов к предварительным заводским испытаниям. Автомобиль прошел несколько десятков тысяч километров по дорогам Кавказа и в целом подтвердил правильность выбранного пути. Собственно, новой в нем была только компоновка и кабина, а двигатель и трансмиссию для него с небольшими изменениями позаимствовали у серийного автомобиля КАЗ-120Т, выпускавшегося в то время на заводе (в литературе часто встречается упоминание московского аналога ЗиЛ-164, что не совсем корректно). Исключение составлял только доработанный задний мост, оснащенный двухскоростным редуктором. По сравнению с бортовым ЗиЛ-164 у опытного кутаисского автомобиля на 700 мм увеличилась бортовая платформа, а база, наоборот, сократилась на 800 мм, при этом грузоподъемность выросла на тонну (до 5 т). Радиус поворота у бескапотного автомобиля сократился примерно на 1,5 м. Новая компоновочная схема позволила также на 5% уменьшить собственную массу автомобиля по сравнению с аналогичным грузовиком капотной компоновки.

Так как отечественного опыта создания машин с кабиной над двигателем в стране практически не было, внешний вид Кутаисского экспериментального грузовика получился своеобразным. Кабина имела большие панорамные ветровые стекла спереди и угловые гнутые стекла в задних стойках. Двери опытного автомобиля навешивались на задних петлях и открывались против движения, подобно дверям микролитражки ЗАЗ-965 «Запорожец». Самой заметной деталью экстерьера стала хищная радиаторная решетка, над которой красовалась большая надпись «КАЗ». В бампере установили дополнительные фары рассеянного света, что по тем временам было редким явлением. В кабине тоже было много нового и неожиданного. Впервые в кабине отечественного грузовика предусматривалось штатное спальное место, которое еще и раскладывалось наподобие боковых плацкартных мест в железнодорожных вагонах, образуя два дополнительных посадочных места. Таким образом, кабина становилась четырехместной(!). Рычаг управления коробкой передач на опытном грузовике был вынесен на рулевую колонку, точно так же, как это делалось на легковых машинах того времени.

Творческая инициатива конструкторов получила одобрение в Совнархозе Грузии, после чего уже Госплан СССР выдал заводу техническое задание на разработку и изготовление пятитонного грузового автомобиля КАЗ-605 и унифицированного с ним седельного тягача КАЗ-606. Этим заданием официально закреплялась за автомобилями КАЗ выбранная компоновка с кабиной над двигателем и предусматривалось использование для них агрегатов грузового автомобиля ЗиЛ-130, то есть, перспективной модели Московского автозавода имени Лихачёва. Первые два опытных образца, унифицированные между собой бортовой грузовик и седельный тягач, собрали в конце 1958 г., и именно они впервые получили имя «Колхида». После этого древнегреческое название западной Грузии красовалось на всех автомобилях, выпущенных в Кутаиси.

Опытные образцы с самого начала считались переходными вариантами, так как они только частично удовлетворяли техническому заданию. На них был временно установлен форсированный до 108 л.с. двигатель КАЗ-120, остальные агрегаты (сцепление, коробка передач, задний мост, тормоза и т.д.) также были позаимствованы у поздних КАЗ-120Т (читай-у ЗиЛ-164). Но общая компоновка опытных автомобилей уже выполнялась с учетом последующей замены систем и агрегатов в соответствии с техническим заданием. В будущем они должны были комплектоваться 6-литровой V-образной «восьмеркой» ЗиЛ-130 мощностью 150 л.с., а также гидроусилителем рулевого управления и вентилятором системы охлаждения, автоматически выключающимся при спусках автомобиля под гору для обеспечения нормального температурного режима двигателя.

Для опытных образцов КАЗ-605 и КАЗ-606, выполненных по техзаданию, разработали новую, более совершенную кабину, которая значительно отличалась от кабины самого первого экспериментального образца. У новой кабины значительно увеличили площадь остекления за счет уменьшения толщины стоек. Увеличился передний свес кабины, и, как следствие, удобнее стала посадка водителя. Двери уже навешивались «по современному» на передних петлях, но в самой кабине, как и раньше, предусматривалось устройство четырех посадочных мест в два ряда, получаемых путем раскладывания средней части спального места. В целом, после внесения изменений кабина у грузовиков стала более привлекательной.

Базовым автомобилем считался бортовой КАЗ-605 грузоподъемностью 5 т. Его грузовая платформа имела деревянный пол и металлические борта. Седельный тягач КАЗ-606 отличался от базового автомобиля укороченной до 2700 мм базой и наличием седельно-сцепного устройства. На КАЗ-606 предполагалась установка двухступенчатого редуктора заднего моста с передаточным отношением 6,24 и 8,2. Переключение скоростей в редукторе заднего моста должно было осуществляться с места водителя с помощью специального электропривода, рычаг которого располагался на рулевой колонке. Опять же в перспективе было задумано применение на тягаче и полуприцепе пневматической подвески колес. В феврале-марте 1959 г. первые опытные автомобили «Колхида» демонстрировались в Москве на ВДНХ СССР в павильоне «Машиностроение». Но **еще до начала серийного выпуска в модельном ряду «Колхиды» произошли большие изменения. По приказу Министерства автомобильной промышленности приоритет в освоении производства был отдан седельному тягачу, а не бортовому грузовику.** Сделано это было не случайно, поскольку наибольший экономический эффект ожидался как раз от применения автопоездов в составе седельного тягача и нескольких полуприцепов, которые использовались бы на междугородных перевозках по так называемой схеме «грузовых плеч» (когда один тягач доставляет полуприцеп к месту разгрузки и, не дожидаясь, когда его освободят, цепляет другой).

С этого момента основной моделью автозавода стал считаться седельный тягач КАЗ-606, а производство бортового КАЗ-605 отложили до лучших времен (которые так и не наступили). В течение 1959 г. для дорожных испытаний построили еще несколько опытных экземпляров седельных тягачей КАЗ-606, которые эксплуатировались с различными полуприцепами,

в том числе, и с опытными одноосными 8-тонными бортовыми полуприцепами собственного изготовления. Кузов такого полуприцепа во многом повторял конструкцию бортовой платформы опытного автомобиля КАЗ-605, изготовленного в конце 1958 г.

При подготовке к серийному производству в период 1959-1960 гг. изготовили еще несколько предсерийных автомобилей КАЗ-606 «Колхида», которые получили модернизированную, более технологичную и удобную кабину. По сравнению с образцами предыдущей серии ее формы стали более округлыми, также больше стала площадь остекления - в основном, за счет увеличения высоты окон. У кабины изменились по форме надколесные ниши, а подножки, облегчающие посадку в кабину, спрятались за панелями дверей. Но наиболее видимые внешние изменения произошли спереди. Решетка радиатора стала двухуровневой - в верхнем уровне расположились фары и подфарники, в нижнем уровне - противотуманные фары.

Самостоятельная разработка новой комфортабельной кабины - безусловно, достижение конструкторов Кутаисского автозавода, но нужно заметить, что многие стилистические решения в дизайне этой кабины совсем не случайно перекликаются с американским грузовиками Ford серии С образца 1958 г. Они имеют очень похожую архитектуру всей передней части кабины, и у них практически идентичные обводы ветровых стекол и дверей.

И в то же время прямого копирования кабины Ford не произошло, от американского аналога кутаисская кабина отличается более строгими и округлыми формами.

Со второй половины 1961 г. седельный тягач КАЗ-606 «Колхида» стал выпускаться серийно. Таким образом, «Колхида» стала первым в СССР серийным седельным тягачом с компоновкой «кабина над двигателем». Аналогичные по компоновке и назначению седельные тягачи МАЗ-504 стали выпускаться серийно значительно позже - в 1965 г. Внешне серийные КАЗ-606 немного отличались от последних опытных образцов. Так, у них изменилось расположение фар головного света - их теперь стали устанавливать ниже, рядом с «противотуманками». По сравнению с другими грузовыми автомобилями того времени «Колхиды» выглядели очень стильно. В основном за счет того, что кабина тягачей КАЗ-606 практически по кругу была застеклена гнутыми панорамными стеклами, в результате чего у «Колхиды» отсутствовали привычные на других отечественных автомобилях толстые угловые стойки кабины. Это придавало новым грузинским тягачам необычайную легкость

и «воздушность».

Кабина КАЗ-606 неподвижно закреплялась на раме в четырех точках болтами с резиновыми подушками. Доступ к двигателю осуществлялся через расположенный между сидений металлический съемный кожух, обшитый снаружи мягкой тканью. Откидывающаяся же для доступа к двигателю кабина появилась на «Колхидах» лишь с модели КАЗ-608, рассказ о которой впереди.

Серийный седельный тягач КАЗ-606 имел двигатель КАЗ-120Т2 мощностью 104 л.с.,

аналогичный устанавливавшемуся на капотный «седельник» КАЗ-120ТЗ. В ходовой

части, в основном, использовались агрегаты от ЗИЛ-164, но в передней подвеске применялась задняя основная рессора от ГАЗ-51 А, а «автобусный» задний мост также был

позаимствован у КАЗ-120ТЗ (оригинальный двухскоростной редуктор, к сожалению, так

и остался атрибутом лишь опытного образца КАЗ-606).

Серийные автомобили семейства КАЗ-606 окрашивались на заводе в бордовый, темно-

синий и серый (как первые ВАЗ-2101) цвет. Реже встречались машины светло-кремово-

шоколадной, светло-голубой и светло-зеленой расцветки. Все кабины были окрашены

целиком в один цвет, без выделения облицовки радиатора белым.

Первые партии автомобилей поступили в автотранспортные предприятия, где их по-

ставили на обслуживание междугородных перевозок. По тем временам это была довольно совершенная машина: удобная кабина со спальным местом и вентилятором обдува, запуск двигателя кнопочным выключателем, рычаг передач, расположенный на рулевой колонке - все это создавало комфорт для водителя в дальнем рейсе. Однако, крайне низкое качество сборки автомобилей доставляло немало проблем эксплуатационникам. В процессе использования машин выявились и их конструктивные недостатки. По причине невысокой мощности двигателя максимальная скорость автомобиля с полуприцепом ММЗ-584Б с грузом 7 т едва достигала 60 км/ч, указанных в инструкции по эксплуатации, а расход топлива редко опускался ниже 50 л/100 км. Но очень скромные скоростные и динамические характеристики меркли перед сверхповорачиваемостью автомобиля. «Благодаря» очень короткой базе (2,8 м) и довольно тяжелому рулевому управлению автопоезд очень сложно было удержать на обледенелой дороге. Сказывалась и совсем плохая проходимость маши-

ны: ввиду неудачной развесовки (на порожнем автопоезде на переднюю ось приходи-

лось 2495 кг, на заднюю ведущую - 2200 кг, на ось полуприцепа - 1825 кг) преодоление зимой любого затяжного подъема представляло серьезную проблему. Очень скоро «Колхида» получила за свой своенравный характер меткие шоферские клички «Катька», «Жаба», «Цирковая лошадь». Однако, невзирая на все недостатки, водители-«дальнобойщики» все же уважали эту машину за ее просторную кабину. Ведь очень часто это было единственное благоустроенное пристанище человека за рулем в дальнем рейсе.

Еще при подготовке производства КАЗ-606 было ясно, что мощности даже форсированной до предела рядной «шестерки» не хватает для получения приемлемых для автопоезда полной массой 13,5 т эксплуатационных показателей. Энерговооруженность 7.7 л. с./т вряд ли можно было считать обоснованной такой машины. А вот Энерговооруженность 11.5 т/л. с. вполне удовлетворяла бортовой автомобиль КАЗ-605 - и взоры грузинских конструкторов под руководством Д. Картвелишвили вернулись (опять в инициативном порядке!) к этому грузовику. В результате появился **опытный вариант автомобиля КАЗ-605 с использованием серийной кабины от автомобиля-тягача КАЗ-606**. Однако, позиция руководства Министерства автомобильного транспорта была непоколебимой. Более того, министр в жесткой форме потребовал: «Делайте седельный тягач! Стране сейчас нужны именно такие машины. Новый мощный двигатель мы вам дадим, а о бортовом автомобиле забудьте. Скоро развернем широкомасштабное производство ЗИЛ-130, который обеспечит все потребности в бортовых грузовиках средней грузоподъемности».

Кутаисскому автозаводу приходилось довольствоваться тем, что было в наличии, поэтому все седельные тягачи КАЗ-606 покидали сборочный цех завода с изрядно устаревшими 104-сильными «шестерками» КАЗ-120Т2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Техническая характеристика автомобиля КАЗ-605 и КАЗ-606** | | |
|  | КАЗ-605 | КАЗ-606 |
| Колесная формула | 4x2 | |
| Габаритные размеры, мм |  | |
| - длина- ширина- высота | 6410х2450х2340 | 4765 |
| База, мм | 3200 | 2700 |
| Колея передняя / задняя, мм | 1770 /1740 | |
| Дорожный просвет под передним / задним мостом, мм | 325 / 265 | |
| Длина бортовой платформы, мм | 4270 | - |
| Число мест в кабине | 2+2 | |
| Грузоподъемность (нагрузка на седло), кг | 5000 | 4300 |
| Снаряженная масса, кг | 3860 | 3540 |
| Полная масса, кг | 9010 | 7990 |
| Размер шин | 260-20 | |
| Максимальная скорость, км/ч | 75 | 60 |
| Сцепление | двухдисковое,сухое | |
| Коробка передач | 5-ступенчатая | |
| Передаточное число главной пары | 6,45 6,24 или 8,20 | |
| Двигатель | КАЗ-120 форсированный карбюраторный, 6-цилиндровый, рядный, 4-тактный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения | |
| Диаметр цилиндра и ход поршня, мм | 101,6x114,3 | |
| Рабочий объем, л | 5,55 | |
| Мощность, л.с. (кВт) при об/мин | 108 (79,5) - 2800 | |
| Степень сжатия | 6,5 | |
| Максимальный крутящий момент, кгсм / Нм при об/мин | 34 / 334-1200 | |
| Рекомендуемое топливо | бензин А-66 | |

