Тягач КАЗ-608В из опытной партии. Фото из архива Л. Шугурова

Первый макетный образец новой кабины был предоставлен на рассмотрение макетной комиссии в апреле 1970 года. По замечаниям этой комиссии в конструкцию кабины было внесено множество изменений, и в июле 1971 г. новая комиссия, назначенная приказом по управлению конструкторских и экспериментальных работ, рассмотрела доработанный вариант. Ее заключение рассматривалось в дальнейшем как техническое задание на разработку новой кабины.

В конце 1971 года на полигоне НАМИ провели ускоренные сравнительные прочностные испытания тягачей с новыми и серийными кабинами. Результаты позволили рекомендовать изготовление опытных кабин для дальнейших приемочных испытаний, что и было осуществлено в 1972 году. Обновленные машины получили наименование КАЗ-608В «Колхида» и впервые были обнародованы на юбилейной выставке «Автопрому СССР 50 лет» на ВДНХ в 1974 году. Серийно тягачи с новыми кабинами стали выпускаться с 1976 г.

Кабина КАЗ-608В отличалась приемлемой долговечностью, лучшим обзором с места водителя и более высоким уровнем комфорта, который обеспечивали новый мощный отопитель, удобное сиденье водителя с регулировкой по высоте и в продольном направлении, а также увеличенное спальное место. Стала более удобной посадка и высадка с обеих сторон кабины, а в дверях появились поворотные форточки, которые улучшили вентиляцию.

Кабины опытных и серийных машин несколько отличались друг от друга, хотя их форма осталась практически без изменений. Первое, что бросается в глаза на опытных кабинах 1971 года – это расположение подфарников прямо под ветровым стеклом, в то время как на серийных они были перенесены к фарам. Кроме того, на опытных кабинах стояла иная решетка радиатора и брызговики округлой формы, а подштампов-

Опытный автомобиль на ведомственных испытаниях на автомобильном полигоне в Дмитрове. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ

КАЗ-608В на ведомственных испытаниях. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ ≫

≪ *Запасное колесо на тягаче КАЗ-608 устанавливалось по центру. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ*

На ранних автомобилях КАЗ-608В отсутствовала надпись «Колхида», а имелась только лаконичная надпись «КАЗ». Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ

Облик кабины стал более строгим, а в дверях кабины появились поворотные форточки. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ

Внутреннее убранство кабины КАЗ-608В. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ

Кабина у КАЗ-608В стала просторнее и удобнее, по сравнению с предшественником. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ

ки на дверях повторяли эту самую округлость брызговиков. На кабинах образца 1972 года и в дальнейшем на серийных кабинах подкрылки передних колес стали трапециевидными, увеличились в размерах вентиляционные форточки, а ручка открывания двери изменилась по форме и расположилась несколько ниже. Также на этих кабинах появился новый символ предприятия-изготовителя – надпись «КАЗ» в виде трех незатейливых букв, растянутых во всю ширину передка.

На КАЗ-608В устанавливали тот же двигатель ЗИЛ-130Я5 мощностью 150 л.с., что и на предшествующую модель. Не изменилась и сама по себе коробка передач, зато ее привод, вызывавший прежде массу нареканий, был полностью переработан. Конструктивно он был выполнен по принципу МАЗ-504В – всего с одной тягой и двумя нако-

Выставочный предсерийный образец КАЗ-608В с опытным полуприцепом КАЗ-9378 на юбилейной выставке «Автопром 50 лет» на ВДНХ СССР в 1974 г. Фото А. Новикова

≪ *Сборка автомобилей КАЗ-608В на главном конвейере Кутаисского автозавода. Снимок сделан 5 марта 1980 г. Фото из РГАКФД*

нечниками. Благодаря этому игра в «попаду – не попаду», в которую прежде водители начинали «играть» уже через пару лет эксплуатации «Колхид» при каждом переключении передачи в коробке, осталась в прошлом.

Руководство страны по достоинству оценило введенные в конструкцию «Колхиды» усовершенствования. Решением Государственной комиссии в июне 1977 г. автомобилю КАЗ-608В, а впоследствии и КАЗ-608В2 был присвоен «Государственный знак качества» – почетный пятиугольник социалистической экономики. Только вот рулевой меха-

Серийные автомобили КАЗ-608В на площадке готовой продукции в 1980 году. На фото видны машины в олимпийской окраске, предназначенные для буксировки специального одноосного полуприцепа для перевозки байдарок, разработанного специально для XX Олимпийских игр в Москве

Площадка готовой продукции с автомобилями КАЗ-608В

КАЗ-608В в сцепе с «родным» полуприцепом КАЗ-717 для перевозки пакетов с кирпичом. Фото А. Новикова

Тягач КАЗ-608В с полуприцепом ОдАЗ-885 на выставке строительной техники на ВДНХ СССР. Фото А. Новикова

Достаточно редкое зрелище: КАЗ-608В эксплуатируется с «родным» бортовым полуприцепом КАЗ-717. Фото А. Дюпуи

Тягач КАЗ-608В с полуприцепом ОдАЗ-885 для перевозки почтовых контейнеров в Москве. Фото О. Чалкова

Самое распространенное сочетание: тягач КАЗ-608В с полуприцепом ОдАЗ-885. Фото А. Новикова

Седельный тягач КАЗ-608В2 с опытным полуприцепом КАЗ-9368. Фото из архива НИЦИАМТ НАМИ

Вид сзади автомобиля КАЗ-608В2. Фото А. Заворина

низм, доставшийся в наследство от КАЗ-608, не претерпел никаких изменений и с прежним постоянством терроризировал эксплуатационников. Пытаясь бороться с этим недугом, в наиболее продвинутых АТП на «Колхиды» устанавливали рулевое управление от ГАЗ-66 или МАЗ-500А – благо, ГАИ в то время смотрела на такие переделки весьма снисходительно.

Время появления тягача КАЗ-608В (вторая половина семидесятых) совпало с началом массового производства

Седельный тягач КАЗ-608В2 с серийным полуприцепом КАЗ-9368. Фото М. Чернявского

На КАЗ-608В2 систему питания двигателя при рыночных отношениях часто переводили на более дешевый газ. Обратите внимание, что баллоны стоят даже под платформой на полуприцепе КАЗ-9368

Автомобиль КАЗ-608В, переведенный на газовое топливо. Обратите внимание, что на машине стоят старые «черные» номера и передний бампер от самосвала КАЗ-4540. Фото А. Говорухи

Седельный тягач КАЗ-608В2 с одноосным полуприцепом КАЗ-9368 на частных номерах в Санкт-Петербурге. Фото М. Чернявского

КАЗ-608В с полуприцепом-трубовозом. Фото А. Новикова

автомобилей КамАЗ – существенно более совершенных и современных, чем КАЗ. Хотя внедрение новых и технически более сложных КамАЗов тоже проходило не без проблем, автохозяйства страны стали быстро насыщаться мощными, высокопроизводительными автомобилями и автопоездами, которые получили прописку на протяженных междугородных маршрутах. Звездный час «Колхид» начал завершаться, но Кутаисский автозавод, отвечая на призывы очередного съезда КПСС, продолжал наращивать производство седельных тягачей. К началу 80-х годов сложилась ситуация, когда хлынувшие нескончаемым потоком КамАЗы практически вытеснили из предприятий автомобильного транспорта порядком устаревшие «Колхиды». Но страна жила по своим законам, выполняла и перевыполняла взятые социалистические обязательства, гнала план – и вот уже тысячи КАЗов остава-

КАЗ-608В с полуприцепом-металловозом производства Бобруйского опытно-механического завода

КАЗ-608В с полуприцепом для длинномерных грузов производства Бобруйского опытно-механического завода

Часто «Колхиды» эксплуатировались с «нештатными» полуприцепами производства различных авторемонтных заводов. На снимке – КАЗ-608В с бортовым полуприцепом производства Бобруйского опытно-механического завода

Тягач КАЗ-608В с бортовым полуприцепом Бобруйского опытно-механического завода на улицах Минска

КАЗ-608В с полуприцепом-рефрижератором ОдАЗ-826

КАЗ-608В с крымскими номерами в сцепе с полуприцепом-фургоном ОдАЗ-826. Фото Л. Суславичюса

Седельный тягач КАЗ-608В с полуприцепом для перевозки пустой деревянной тары. Фото А. Новикова

Тягач КАЗ-608В с полуприцепом-домиком для вахтовых строительных бригад. Фото А. Новикова

Передвижной книжный автомагазин на базе аэродромного перронного прицепного автобуса АППА-4 в сцепе с тягачом КАЗ-608В на улицах Риги

КАЗ-608В с полуприцепом-автовозом для перевозки шасси автомобилей УАЗ-452Д

КАЗ-608В с одноосным полуприцепом-самосвалом. Фото А. Новикова

Автомобиль КАЗ-608В с самосвальным полуприцепом в Эстонии. Фото М. Левсмента

≪ *Опытный бортовой автомобиль на базе КАЗ-608В. Фото А. Новикова*

лись невостребованными. Такого положения плановое хозяйство терпеть не собиралось и распределяло новенькие «Колхиды» по различным министерствам и ведомствам огромного Советского Союза. КАЗ-608В поставлялись Министерству сельского хозяйства, Министерству легкой промышленности, Министерству торговли. И тут судьба сыграла злую шутку с невостребованными седельными тягачами КАЗ-608В. Их просто стали в массовом порядке переоборудовать в грузовики с бортовой платформой – вспомним здесь «зарубленный» в свое время проект КАЗ-605.

Вот как выглядело переоборудование «Колхиды» на одном из автопредприятий в Кировской области в городе Орлове. Рама седельного тягача КАЗ-608В разрезалась в средней части и стыковалась с задней частью грузовика ЗИЛ-130Г. Ведущий мост заменялся на гипоидный от автомобиля ЗИЛ-130-80. На удлиненную раму ставился кузов от Урал-377. Двигатель ЗИЛ-130Я5 форсировался до мощности 180 л.с. путем замены штатных цилиндро-поршневой группы, головок цилиндров и карбюратора на аналогичные детали от двигателя ЗИЛ-375. Рулевое управление чаще всего использовалось от минских грузовиков МАЗ-5335, а задняя подвеска автомобиля получала усиленные рессоры с передней оси трехосного тракторного прицепа 3-ПТС-12. Грузоподъемность переоборудованного одиночного автомобиля составляла 7 т, а в составе автопоезда с прицепом ГКБ-817 машина без проблем перевозила 12 т груза. Нужно отдать должное техническим подразделениям ГАИ, которые брали на себя смелость регистрировать такое переоборудование автомобилей.

Но наиболее массово из КАЗ-608В делали самосвалы, устанавливая самосвальное

∧ *Самодельный бортовой автомобиль на стандартном шасси седельного тягача КАЗ-608В (Беларусь). Фото Д. Гладкого*

≪ *Вариант самодельного бортового автомобиля на шасси КАЗ-608В. Фото А. Дюпуи*

оборудование от ЗИЛ-ММЗ-555 или ЗИЛ-ММЗ-4502. В эксплуатации также попадался автомобиль-разбрасыватель минеральных удобрений КСА-3 производства тюменского завода «Сельмаш». Интересно, что для повышения проходимости на ведущий мост такой «Колхиды» устанавливались колеса с арочными бескамерными шинами, которые входили в комплект установки КСА-3.

Вопросы использования КАЗ-608В достигли такого уровня, что даже центральная газета «Комсомольская правда» опубликовала в 1983 г. статью о том, как одна из автобаз Алтайского края умышленно уничтожала «Колхиды». Новые, «с иголочки», седельные тягачи разукомплектовывались. Двигатели, коробки передач, колеса, электрооборудование шли на восстановление выходивших свой ресурс автомобилей ЗИЛ-130, а все остальное сваливалось в овраг и уничтожалось бульдозерами. Затем составлялись фиктивные акты на списание КАЗ-608В, якобы попавших в аварию и свалившихся в пропасть. Вскоре такие махинации были разоблачены соответствующими органами, и виновные понесли заслуженное наказание, но сам факт такого обращения с новыми автомобилями не мог не привлечь к себе внимания и не заставить задуматься о целесообразности дальнейшего производства и насильственного распределения в таких количествах никому не нужных седельных тягачей.

⋀ ⋁ *Бортовой грузовик на удлиненном шасси КАЗ-608В. Иногда такие машины с удлиненной базой обозначали как КАЗ-608Г по аналогии с ЗИЛ-130Г. Фото А. Коновалова*

Чтобы хоть как-то спасти ситуацию, в 1985 г. была проведена очередная заводская модернизация серийного седельного тягача. Ему был присвоен индекс КАЗ-608В2 «Колхида». У него увеличили высоту задней части лонжеронов рамы со 140 до 180 мм, а также усилили крепление седельного устройства к раме. Модернизация также затронула подвеску тягача: «Колхида» получила более мощные задние рессоры от ЗИЛ-431410, а спереди теперь использовались основные задние рессоры от автобуса ПАЗ-672М. Эти меры позволили разом повысить нагрузку на седло с 4,5 до 6,5 т. Из приятных для водителя мелочей отметим появление на щитке приборов обновленного тягача современных клавишных переключателей. А вот остальным нововведениям КАЗ-608В2 обязан своему постоянному поставщику – московскому Заводу имени Лихачева, который в том же году внедрил на своих модернизированных «сто тридцатках» (получивших индекс ЗИЛ-431410) новую тормозную систему с энергоаккумуляторами и обновленный двигатель ЗИЛ-508.10. При тех же мощностных характеристиках он выгодно отличался от прежнего мотора ЗИЛ-130Я5 лучшими экономичностью и экологичностью, что было достигнуто применением новых головок блока цилиндров и карбюратора с экономайзером принудительного холостого хода. Вместе с новым двигателем КАЗу достались и новые 40-амперный генератор со встроенными кремниевыми выпрямителями и бесконтактный транзисторный регулятор напряжения. Серийный выпуск модернизированных автомобилей был начат в 1986 году.

Фургон на стандартном шасси КАЗ-608В (Россия). Фото М. Соколова

Самодельный продуктовый фургон на удлиненном шасси КАЗ-608В (Украина). Фото А. Говорухи

Сильно переделанный автомобиль КАЗ-608В с третьей подкатной осью и тентованным кузовом

Сельскохозяйственный самосвал на базе КАЗ-608В с самосвальной установкой от ЗИЛ-ММЗ-554М

Самосвальная установка ММЗ-4502, установленная на стандартное шасси КАЗ-608В

Автомобиль-разбрасыватель минеральных удобрений КСА-3 производства тюменского завода «Сельмаш» на шасси КАЗ-608В (Украина)

Кабина автомобиля КАЗ-608В, установленная на шасси седельного тягача МАЗ-504В (Украина, город Хмельницк). Фото Л. Суславичюса

Одновременно с тягачом изменениям подвергся и выпускаемый заводом полуприцеп. После доработки он стал называться КАЗ-9368. При неизменной грузоподъемности путем увеличения базы с 4650 до 6000 мм у него перераспределили нагрузку между седлом и колесами. В результате оказалось возможным сделать полуприцеп не двухосным, а одноосным. Таким образом, его металлоемкость удалось снизить на 1000 кг.

Последний седельный тягач из семейства КАЗ-608 покинул Кутаисский автозавод в 1989 г. Почти все тягачи КАЗ-608В и КАЗ-608В2 были синими или зелеными (насыщенная зелень), но встречались и «Колхиды» с ярко-красными кабинами до уровня окон и ярко-желтыми выше (стойки и крыша). Этими машинами были укомплектованы несколько автохозяйств «КамГЭСэнергостроя» на строительстве КамАЗа. Такие же машины встречались на БАМе и в Хабаровском крае. С годами седельные тягачи «Колхида» все реже и реже появляются на наших улицах. Даже машины КАЗ-608В2 последних лет выпуска можно встретить лишь с большим трудом. И все же «Колхиду» многие старые шоферы, несмотря на все ее недостатки, вспоминают добрым словом и с нескрываемой гордостью начинают: «А помнишь, мы с "Катькой"...». Ведь это была первая советская машина, в которой можно было отдохнуть по-человечески, своеобразный дом на колесах для водителя-дальнобойщика, а свой дом всегда вспоминают с теплотой, и ругать его не принято, ведь это тоже частица жизни человека.

Техническая характеристика автомобиля КАЗ-608В

	КАЗ-608В	КАЗ-608В2
Колесная формула	4x2	
Габаритные размеры, мм	5165x2360x2500	
База, мм	2900	
Колея передняя / задняя, мм	1800 / 1790	
Дорожный просвет, мм	275	
Высота седла, мм	1263	1303
Вместимость топливных баков, л	2x125	
Число мест в кабине	3	
Полная масса полуприцепа, кг	10500*	14500
Нагрузка на седло, кг	4500	6500
Снаряженная масса, кг	4000	4080
Полная масса автопоезда, кг	14725**	18805
Размер шин	9,00-20 или 260-508	
Максимальная скорость, км/ч	80	
Контрольный расход топлива при 50 км/ч, л/100 км	38,5	38
Сцепление	однодисковое, сухое	
Коробка передач	5-ступенчатая	
Передаточное число главной пары	6,97	
Двигатель	ЗИЛ-130Я5	ЗИЛ-508.10
	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	7,1
Максимальный крутящий момент, кгсм / Нм	41 / 402	
при об/мин	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 19775 кг