**07-320 Самосвал с установкой ММЗ-4502 задней выгрузки для перевозки сыпучих материалов на шасси КАЗ-608В/В2 4х2, грузоподъемность 4-6 тн, ёмкостью кузова 3.8 м3, мест 3, полный вес 8.5/10.5 тн, ЗиЛ-130Я5/ЗиЛ-508.10 150 лс, 80 км/час, переделка из седельного тягача на неизвестном предприятии, СССР 1980-е г.**

*По материалам из книги: А. Говоруха, А. Колеватов, М. Шелепенков. КАЗ. Кутаисский автомобильный завод. Серия «Наши автомобили», «Свиток»: Смоленск, 2009.*

**АВТОМОБИЛЬ KА3-608B И ЕГО МОДИФИКАЦИИ**

 Время появления тягача КАЗ-608В (вторая половина семидесятых) совпало с началом массового производства 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 продолжал наращивать производство седельных тягачей. К началу 80-х годов сложилась ситуация, когда КамАЗы практически вытеснили из предприятий автомобильного транспорта устаревшие «Колхиды». И вот уже тысячи КАЗов оставались невостребованными. Такого положения плановое хозяйство терпеть не собиралось и распределяло новенькие «Колхиды» по различным министерствам и ведомствам огромного Советского Союза. И тут судьба сыграла злую шутку с невостребованными седельными тягачами КАЗ-608В. Их стали в массовом порядке переоборудовать в грузовики с бортовой платформой - вспомним здесь «зарубленный» в свое время проект КАЗ-605.

 **Но наиболее массово из КАЗ-608В делали самосвалы, устанавливая самосвальное оборудование от ЗиЛ-ММЗ-555 или ЗиЛ-ММЗ-4502.**

 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.

 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). 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.

|  |
| --- |
| **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, 4-тактный, 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 |