**02-141 КАЗ-606/606А "Колхида" 4х2 седельный тягач с 3-дверным 1-осным полуприцепом-скотовозом ОдАЗ-857Б или 857Д грузоподъемностью 6/5.85 т на 16 голов КРС или 55 свиней, снаряженный вес 4+3.85/3.65 тн, КАЗ-120Т2/ЗиЛ-157КЯ 104 лс, 65 км/час, тягач: КАЗ г. Кутаиси, 1961-62-67 г., полуприцеп: ОдАЗ г. Одесса и ИТП ЮЗ-17-90 г. Херсон, 1964-66-87 г.**



 В 1958 году Кутаисскому автомобильному заводу имени Г. К. Орджоникидзе Госпланом СССР было выдано техническое задание на разработку и дальнейший выпуск бортового грузовика и унифицированного с ним седельного тягача бескапотной компоновки. Грузинскими конструкторами были спроектированы варианты машин бескапотной компоновки с силовым агрегатом, узлами и деталями от выпускавшегося тогда в Кутаиси тягача КАЗ-120Т, которые в дальнейшем, по условиям технического задания, планировалось заменить двигателем и другими элементами конструкции ЗиЛ-130. Седельный тягач КАЗ-606 был спроектирован на основе бортового грузовика КАЗ-605. Так как в то время при возросшем грузопотоке в стране остро ощущалась нехватка большегрузных автопоездов, решено было сосредоточиться на разработке именно седельных тягачей. На автомобиль устанавливались двигатель КАЗ-120Т мощностью 100 л.с., а также трансмиссия, рулевая и тормозная системы от выпускавшегося в то время тягача КАЗ-120Т, в свою очередь позаимствованные у серийного ЗиЛ-164. Все агрегаты и системы КАЗ-606, естественно, были приспособлены к использованию с учётом бескапотной компоновки машины. Первый опытный образец был изготовлен в октябре 1958 года. В 1960 году, место двигателя КАЗ-120Т занял усовершенствованный КАЗ-120Т2 мощностью 104 л.с. с алюминиевой головкой блока цилиндров. Седельный тягач КАЗ-606 после сдачи всех испытаний был поставлен на конвейер во второй половине 1961 года и выпускался до 1962 года. В 1962 году с конвейера предприятия начал сходить модернизированный седельный тягач под индексом КАЗ-606А, который внешне отличался только отсутствием вентиляционных лючков в крыше.

 Седельный тягач колёсной формулы 4х2 с максимальной нагрузкой на седло 4300 кг и общим весом буксируемого полуприцепа 9500 кг по дорогам с твёрдым покрытием. Двигатель – КАЗ-120Т2, 6-цилиндровый, карбюраторный, четырёхтактный, рядный, нижнеклапанный, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 34 кГм при 1100-1400 об/мин, степенью сжатия 6,2 и рабочим объёмом 5555 см3.

 Кабина цельнометаллическая, двухместная, с отдельными нерегулируемыми сиденьями для водителя и пассажира и спальным местом, с вентилятором, двумя электрическими двухскоростными стеклоочистителями, но без отопителя. Между сиденьями водителя и пассажира находился накрытый капотом двигатель. На крыше располагались два вентиляционных люка (передний и задний). Верхняя часть кабины была остеклена по всему периметру. Автомобиль комплектовался двумя зеркалами заднего вида квадратной формы, расположенными на кронштейнах по обеим сторонам кабины. Седельно-сцепное устройство – 2-шарнирное, с двумя осями качания, с замком, обеспечивавшим полуавтоматическую сцепку и расцепку с полуприцепом.

 В 1962 году, взамен снятого с производства КАЗ-606, с конвейера Кутаисского автозавода начал сходить модернизированный седельный тягач под индексом КАЗ-606А. По сути КАЗ-606А представлял собой переходную модель, вынужденно поставленную на конвейер, выпуск которой не планировался на длительный период, но в действительности сборка этой машины продолжалась аж до 1967 года, когда на конвейер встал КАЗ-608. Усовершенствованный автомобиль оборудовался двигателем КАЗ-606А (ЗиЛ-157КЯ) мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 34 кГм при 1100-1400 об/мин, степенью сжатия 6,2 и рабочим объёмом 5555 куб. см. На тягаче была смонтирована трансмиссия (кроме карданного вала) и узлы тормозной системы, унифицированные с аналогичными элементами грузовиков ЗиЛ-164А и ЗиЛ-130. Автомобиль получил трёхходовую пятиступенчатую коробку передач. Тогда же были упразднены вентиляционные люки на крыше кабины. Это стало единственным внешним отличием КАЗ-606А от своего предшественника КАЗ-606. Общий вес буксируемого полуприцепа увеличился до 10500 кг. В остальном конструкция тягача не претерпела изменений.

**Полуприцеп скотовоз ОДАЗ-857Б**

 В 1959 году на ОдАЗе разработала полуприцеп-скотовоз ОдАЗ-822 для тягачей ЗиЛ-164АН и КАЗ-606. Первая промышленная партия из 70 полуприцепов для перевозки скота была выпущена в 1959-м. Коренному изменению скотовозы были подвергнуты в 1963 году. Как и предшественник, ОдАЗ-857 получил металлический ступенчатый сварной каркас кузова новой конструкции с деревянной обшивкой бортов и пола. При этом кузов получил уже три двери: в дополнение к задней двустворчатой двери и двери в отсек сопровождающего по правому борту спереди, добавилась дверь в средней части полуприцепа (также по правому борту), предназначенная для погрузки животных с эстакады. Кроме того, полуприцеп получил металлическую крышу по периметру со съемным брезентовым пологом в центральной части. С 1964 года в Одессе стали серийно выпускать скотовозы ОдАЗ-857Б, предназначенные для работы с новыми тягачами КАЗ-608В и ЗиЛ-130В1. По сравнению с предыдущей моделью, ОдАЗ-857Б получил несколько увеличенную колею и усиленную конструкцию кузова. В кузов полуприцепа вмещалось до 16 голов крупного рогатого скота или до 55 свиней. При этом площадь пола составляла 20 м2. Погрузочная высота 1330 мм хоть и была немного ниже первых разработок, но по-прежнему осложняла погрузочно-загрузочные работы. Кузов—металлический сварной каркас с деревянной обшивкой бортов и пола. Крыша—металлическая, в центральной части оборудована съемным тентом. Кузов имеет три двери: переднюю (с правой стороны) для наблюдения за животными, среднюю для погрузки животных с эстакады, заднюю дверь-трап для погрузки животных с земли. Кузов оборудован перегородками, разделяющими его на четыре отсека, жижесборниками и механизмом, облегчающим подъем задней двери – трапа. Опорное устройство—механическое, с ручным приводом. Тормоза — барабанные: рабочий с пневматическим приводом, стояночный с механическим.

 ОдАЗу пришлось продолжать выпуск полуприцепов-скотовозов вплоть до 1969 года, несмотря на то, что с 1966-го сборку ОдАЗ-857Б начало Херсонское исправительно-трудовое предприятие ЮЗ-17-90.

 В 1971 г. конструкторский коллектив ОдАЗа передал в Херсон документацию и опытный экземпляр скотовоза ОдАЗ-857Д, где предусматривалась перевозка овец и маловесных свиней в два яруса.

 Более 15 лет в Херсоне продолжалось производство полуприцепов ОдАЗ-857Д для перевозки скота. И только в 1987-м были разработаны полуприцепы-скотовозы ОдАЗ-9958 и ОдАЗ-9959 с цельнометаллическими кузовами. С этого момента использование деревянных элементов конструкций полуприцепов навсегда ушло в прошлое.

Грузоподъемность, кг 6000
Собственная масса, кг 3940, на седельно-сцепное устройство 1350, на тележку 2690
Масса полная, кг 10040, на седельно-сцепное устройство 4015, на тележку 6025
Габаритные размеры, мм длина 8900, ширина 2500, высота 3200
Внутренние размеры, мм длина 8615, ширина 2350, высота 1830
Площадь, м² 20
База, расстояние от оси колес до шкворня мм 6560
Колея, мм 1790
Шины 260—20(9,00—20)

**Технические характеристики полуприцепов -скотовозов ОдАЗ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ОдАЗ-822 | ОдАЗ-857 | ОдАЗ-857Б | ОдАЗ-857Д | ОдАЗ-9925 | ОдАЗ-9958  | ОдАЗ-9976  | ОдАЗ-9976  |
| Масса груза, кг | 7000 | 6000 | 6000 | 5850 | 4000 | 9100 | 12 300 | 12 300 |
| Масса снаряженная, кг | 3500 | 3700 | 3850 | 4650 | 5000 | 5300 | 6800 | 6800 |
| Габаритные размеры, мм | 8980xx2520x3350 | 8654xx2500x3200 | 8900xx2500x3200 | 8900xx2500x3200 | 8100xx2480xx3550 | 11 200xx2500x3400 | 13 350xx2500x3400 | 13 350xx2500x3330 |
| Внутренние размеры, мм | 8960xx2380x1860 | 8614xx2350x1830 | 8615xx2350x1830 | 8615xx2350x1380 | 7000xx2245x1950 | 10 580xx2330x1900 | 12 720xx2330x1900 | 12 680xx2330x1900 |
| Кол-во голов свиней/ скота, шт | 55/16 | 55/16 | 55/16 | 55/16 | 100/50 | 100/30 | 125/35 | 125/35 |
| Кол-во осей/ шин, шт | 1/4 | 2/8  |