

„КОЛХИДА“

ВЫШЛА НА ДОРОГИ СТРАНЫ

Начался серийный выпуск
тягачей КАЗ-606



Автомобильный парк возрастет до размеров, полностью удовлетворяющих потребности народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров — так определены в Программе КПСС рубежи, которые предстоит взять автомобилестроителям в ближайшем 20-летии. Речь идет как о количественном, так и о качественном росте автомобильного парка.

Все автозаводы страны уже сейчас готовятся к выпуску более совершенных по конструкции и эксплуатационным качествам автомобилей.

Усиленно работает над созданием семейства новых автомобилей и коллектив нашего завода. В течение последних лет мы провели большие экспериментально-конструкторские работы, главным итогом которых явилось создание седельного тягача КАЗ-606, обладающего высокими технико-экономическими показателями.

Седельный тягач — автомобиль, предназначенный для буксировки полуприцепов. Применение таких автомобильных поездов дает особенно большой эффект при тракторных перевозках по системе тяговых плеч. Тягачи с полуприцепом незаменимы также при транспортировке грузов в городах на небольшие расстояния по маятниковой системе. Развитие подвижного состава этого типа позволит организовать смешанные автомобильно-железнодорожные перевозки в контейнерах и тем самым исключить перевалку грузов.

Наша автомобильная промышленность (в частности, и Кутаисский завод) изготовляла до сих пор седельные тягачи на шасси стандартных грузовых автомобилей. Между тем специфика эксплуатации тягачей требует укорочения их базы и габаритной длины, повышения маневренности.

Эти требования мы и постарались учесть при разработке конструкции седельного тягача КАЗ-606. В частности, была избрана компоновка по типу «кабина над двигателем», позволяющая, наряду с улучшением обзорности и освещения кабины, сократить общую длину автомобиля по сравнению с прежней моделью на 730 мм, уменьшить межосевую базу на 1200 мм (2800 мм вместо 4000 мм), а следовательно, и минимальный радиус поворота. Колея передних колес тягача равна 1770 мм, задних — 1740 мм; наименьший дорожный просвет под задним мостом — 265 мм, радиус поворота по колее наружного переднего

колеса — 6 м. В результате повысилась маневренность тягача, что очень важно для сцепки и расцепки при загрузке и разгрузке полуприцепа, а также для движения по извилистым дорогам.

На выпускаемом сейчас седельном тягаче временно установлен форсированный двигатель КАЗ-120, развивающий мощность 104—109 л. с. Для обеспечения необходимого тягового усилия потребовалось увеличить передаточное число редуктора заднего моста (до 9,28).

Удлиненные передние рессоры и телескопические амортизаторы обеспечивают плавность хода. У автомобилей такого типа к плавности хода предъявляются повышенные требования, поскольку водитель находится в кабине над двигателем, за пределами базы.

В кабине помимо сиденья для водителя и пассажира имеется спальное место. Здесь шофер может отдохнуть в дальнем рейсе. Кабина хорошо изолирована от теплового излучения и шума двигателя. В ней предусмотрена приточно-вытяжная вентиляция и интенсивный воздухообмен при помощи электрического вентилятора.

В месте, где запирается капот, устроен широкий проем. Это дает возможность водителю обслуживать двигатель, не выходя из кабины.

КАЗ-606 оборудован выводами для питания тормозной системы и освещения полуприцепа. Тягач с полуприцепом развивает скорость до 60 км/час, преодолевает подъемы до 15°. Общий вес тягача без нагрузки — 3740 кг (на переднюю ось приходится 2220 кг, на заднюю — 1520 кг). Он может транспортировать полуприцепы весом до 9500 кг (грузоподъемностью 8 т).

Одновременно с серийным выпуском описанного тягача на нашем заводе ведутся работы по созданию перспективной модели седельного тягача, на котором предполагается применить более совершенные узлы и агрегаты.

В частности, на тягаче будет устанавливаться восьмицилиндровый V-образный карбюраторный двигатель с рабочим объемом цилиндров 6 л. Особенностью его конструкции является наличие в системе охлаждения механизма, отключающего вентилятор для ускорения прогрева двигателя при эксплуатации в зимних условиях. Мощность двигателя — 150 л. с. Вместо применяющегося сейчас двухдискового сцепления будет устанавливаться однодисковое. Новинкой явится также и пятиступенчатая коробка передач с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой и

заднего хода. Дисковый стояночный тормоз намечено заменить тормозом барабанного типа, что повысит его надежность. Вместо односкоростного двухступенчатого заднего моста будет устанавливаться двухскоростной. Применение его должно не только улучшить эксплуатационные и динамические качества тягача, но и значительно продлить срок службы двигателя. Управлять переключением двухскоростного редуктора заднего моста можно будет с места водителя. Намечено также установить и более совершенную переднюю подвеску.

Существенно улучшит эксплуатационные качества тягача гидравлический сервомеханизм рулевого управления. Кабина будет снабжена механизмом, позволяющим опрокидывать ее при техническом обслуживании и текущем ремонте силового агрегата.

Для повышения безопасности движения предполагается оснастить тягач КАЗ-606 специальным устройством в кабине, сигнализирующим водителю об обгоне.

Параллельно с тягачом новой модели, на базе унифицированных с ним узлов, будет разработана конструкция грузового автомобиля. Впрочем, сейчас уже изготовлены опытные образцы переходной модели грузового автомобиля КАЗ-605, большинство узлов которого унифицировано с узлами тягача КАЗ-606. Этот сравнительно короткобазовый (3200 мм) автомобиль имеет грузоподъемность 4,5 т и обладает высокими эксплуатационными качествами.

Уменьшение межосевой базы на 800 мм по сравнению с базой автомобиля ЗИЛ-164 позволило улучшить маневренность новой машины и сократить ее общую длину на 300 мм при одновременном увеличении длины грузовой платформы на 665 мм.

В содружестве с работниками Академии наук Грузинской ССР и НАМИ конструкторы завода создали для автомобиля КАЗ-605 пневматическую подвеску заднего моста взамен рессорной. В дальнейшем предполагается снабдить передней и задней пневматической подвеской также и седельный тягач КАЗ-606.

Таковы ближайшие наметки кутаисских автомобилестроителей, так претворяют они в жизнь решения XXII съезда КПСС об ускоренном техническом прогрессе.

Д. КАРТВЕЛИШВИЛИ,
главный конструктор Кутаисского
автозавода имени Г. К. Орджоникидзе.