

А. ГОВОРУХА
А. КОЛЕВАТОВ
М. ШЕЛЕПЕНКОВ

КАЗ

КУТАИССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

Информационная поддержка



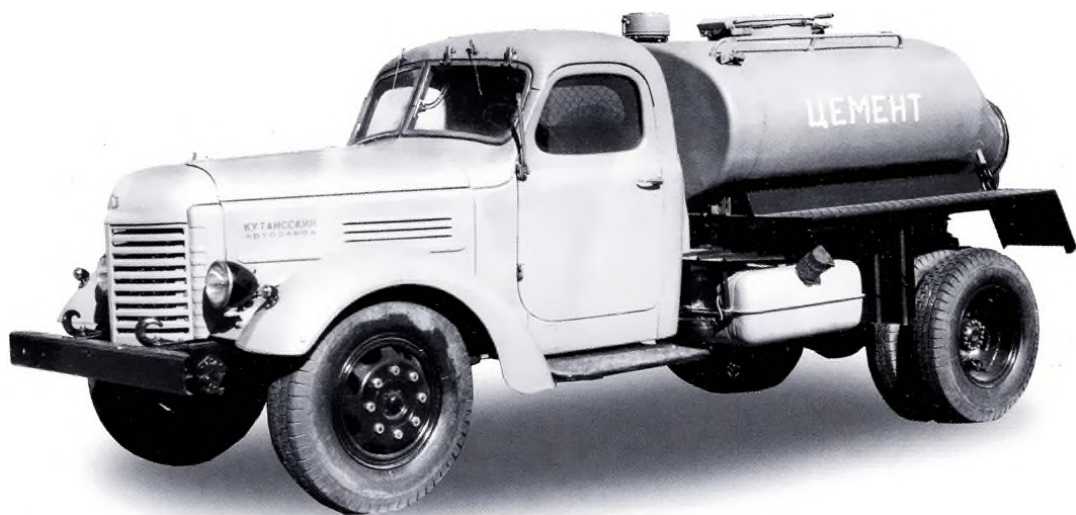
6. ЦЕМЕНТОВОЗ КАЗ-601 **И ЕГО МОДИФИКАЦИИ**

КАЗ-601 (1956-1958 гг., серийное производство на шасси ЗИС-150)
КАЗ-601В (1958-1962 гг., серийное производство на шасси ЗИЛ-164Г)

Одновременно с самосвалами в 1956 г. в Кутаиси запустили в серию цементовоз КАЗ-601. При его разработке на КАЗе взяли за основу конструкцию цементовоза ЦС-1, созданного Всесоюзным научно-исследовательским институтом строительного и дорожного машиностроения (ВНИИСтройДорМаш) и выпускаемого московским заводом «Аремкуз» на шасси ЗИС-585. Основное отличие Кутаисского цементовоза от ЦС-1 состояло в том, что открытие и закрытие разгрузочного люка происходили автоматически при подъеме и опускании цистерны с помо-

щью рычагов, соединённых с рамой автомобиля и крышкой люка. Цементовоз КАЗ-601 предназначался для доставки цемента со складов и из бункеров на строительные объекты.

Кузов цементовоза представлял собой металлическую сварную цистерну эллиптического сечения объемом 3 куб. м, опрокидывающуюся с помощью гидравлического подъемного механизма, аналогичного применяемому на самосвале КАЗ-600. Цемент загружался через герметичный верхний люк, расположенный сверху в средней части цис-



Цементовозы КАЗ-601 много раз выставлялись на различных экспозициях главной выставки страны — ВДНХ СССР. Выставочные автомобили часто имели красивую окраску, хромированную окантовку ветрового стекла и хромированные ободки фар. Фото из архива А. С. Исеева



▲ Опытный образец цементовоза КАЗ-601, сфотографированный на территории автозавода в феврале 1955 г. Фото из архива А. Исаева



◀◀ Еще один опытный цементовоз КАЗ-601 с откинутой назад цистерной. Видно, что для опрокидывания цистерны еще используются два спаренных простых цилиндра, как на самосвале КАЗ-585Б, чего на серийных машинах никогда не было. Фото из архива А. Исаева



Та же опытная машина – на ней верхний загрузочный люк цистерны открывался вбок, тогда как на серийных машинах – вперед. Фото из архива А. Исаева





▲ На этой выставочной машине КАЗ-601 на облицовке радиатора хорошо читается надпись «КАЗ». Фото из архива А. Исаева

КАЗ

терны. В горловине люка размещался указатель уровня цемента и фильтр-сапун для отвода воздуха, вытесняемого из цистерны во время

ее загрузки, а также для впуска воздуха при сваливании цемента. Разгрузка цемента осуществлялась через другой люк с крышкой, размещенный в задней суженной части цистерны. Для очистки цистерны от остатков цемента она комплектовалась двумя пневматическими вибраторами, приводимыми от тормозной системы автомобиля.

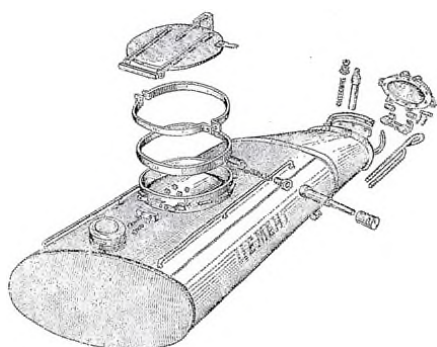
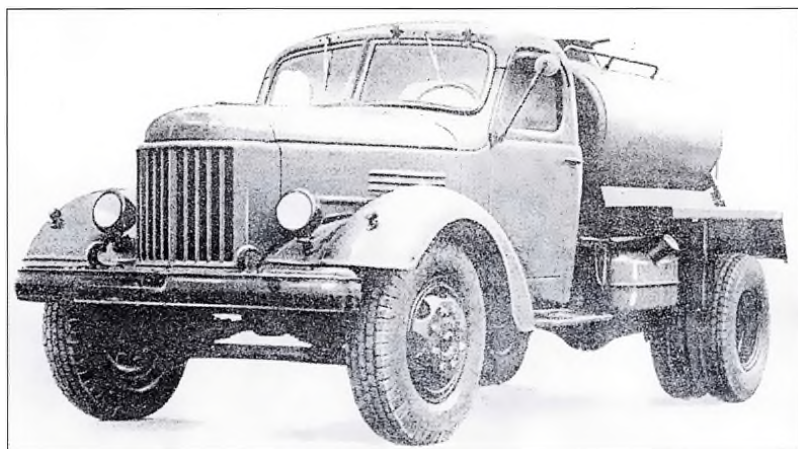
В 1958 г. цементовозы стали строить на шасси ЗИЛ-164Г, соответственно изменился и их индекс – КАЗ-601В. Эту модель выпускали до 1962 г.

Цементовозы КАЗ-601 и КАЗ-601В были достаточно распространенными, однако, по мнению эксплуатационников, они имели множество недостатков. Во-первых, возникала необходимость оборудовать специальными приемками места приема цемента, так как

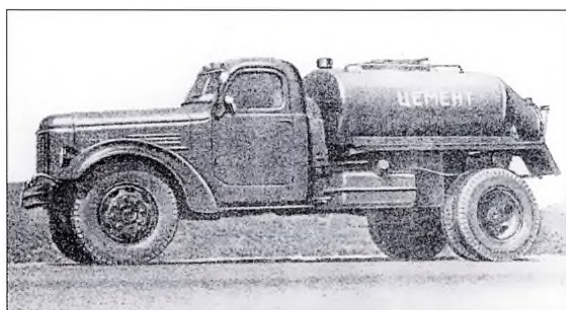
особенность эксплуатации этого цементовоза заключалась в том, что выгрузка его могла осуществляться только в люк, находящийся ниже уровня самого автомобиля. Во-вторых, происходил большой распыл цемента при выгрузке. В-третьих, несмотря на наличие вибраторов, для выгрузки остатков цемента из цистерны частенько применялся ручной труд. И последний недостаток – малая емкость кузова-бункера и отсутствие возможности ее увеличения, например, с помощью прицепа, из-за невозможности установки фаркопа. Именно эти причины в дальнейшем заставили отказаться от эксплуатации автомобилей-цементовозов с механической разгрузкой и отдать предпочтение автомобилям-цементовозам с пневматической разгрузкой. А тем временем различные автотранспортные предприятия нашли для КАЗ-601 новую работу и часто своими силами переделывали цементовозы в обогреваемые растворовозы. Например, автобаза № 2 Мосстройтранса изготавливала подобный растворовоз под обозначением РС-2,5, что расшифровывалось очень просто: РаСтворовоз с объемом кузова 2,5 кубометра. Дать автомобилю обозначение пришлось из-за того, что он выставлялся на

6. ЦЕМЕНТОВОЗ КАЗ-601 И ЕГО МОДИФИКАЦИИ

Серийный автомобиль >>
КАЗ-601В в том виде,
в котором он выходил
с завода



Конструкция цистерны цементовоза
КАЗ-601



Цементавоз КАЗ-601В



Цементавоз Кутаисского завода КАЗ-601В, тем не менее, на облицовке радиатора у него красуется надпись «ЗИЛ». Но особо на этой машине, принадлежащей 17-й автобазе Мосстройтранса, умиляет предостерегающая надпись на цистерне: «Осторожно, дети». Интересно, для кого она предназначалась на цементовозе? Фото А. Новикова



▲ На улицах цементовозы редко выглядели красивыми – тяжелые условия эксплуатации на стройках страны не способствовали красоте. Этот КАЗ-601В на шасси ЗИЛ-164Г работал у военных строителей (стройбат). Фото А. Новикова



▲ Цементовоз КАЗ-601В, переделанный на автобазе № 2 Мосстройтранса в растворовоз РС-2,5



▲ Автомобиль КАЗ-601В, переделанный на 16-й автобазе Мосстройтранса из цементовоза в автопоезд для перевозки строительных известковых растворов

ВДНХ СССР осенью 1961 г., в рамках выставки «Развитие централизованных перевозок грузов на автотранспорте». Для перевозки строительных растворов в цистерне бывшего цементовоза устанавливали второе дно, а в образовавшееся пространство между днищами подавали выхлопные газы для подогрева цистерны. Объем цистерны при такой переделке сокращался, но зато раствор, доставленный в такой цистерне, оставался, что называется, «в товарном виде». Для слива раствора цистерна, так же, как и в цементовозе, опрокидывалась назад.



▲ Аналогичный автопоезд для перевозки известковых растворов для ознакомления выставлялся на ВДНХ СССР. Фото из архива А. Исаева

Техническая характеристика автомобиля КАЗ-601

	КАЗ-601	КАЗ-601В
Базовое шасси	ЗИС-150	ЗИЛ-164Г
Колесная формула	4x2	
Габаритные размеры, мм:		
- длина	6050	6050
- ширина	2310	2280
- высота	2180	2180
База, мм	4000	
Колея передняя / задняя, мм	1700 / 1740	
Дорожный просвет под передним / задним мостом, мм	325 / 265	
Объем кузова, куб. м	3,0	
Число мест в кабине	3	
Грузоподъемность, кг	3500	
Снаряженная масса, кг	4530	
Полная масса, кг	8255	
Время подъема кузова, с	12...15	
Размер шин	9,00-20	
Максимальная скорость, км/ч	70	
Контрольный расход топлива при 30-40 км/ч, л/100 км	27	
Сцепление	двухдисковое, сухое	
Коробка передач	5-ступенчатая	
Двигатель	ЗИС-120	ЗИЛ-164
	карбюраторный, 6-цилиндровый, рядный, четырёхтактный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	101,6x114,3	
Рабочий объем, л	5,55	
Мощность, л.с. (кВт) при об/мин	90 (66) 2400	97 (71) 2600
Степень сжатия	6,0	6,2
Максимальный крутящий момент, кгсм / Нм при об/мин	31 / 304 1100...1300	33 / 324 1100...1400
Рекомендуемое топливо	бензин А-66	