**05-074 КТГ-1, он же Киев-6ТГ, 4х2 троллейвоз грузоподъемностью 8 т для перевозки промышленных и продовольственных товаров с кузовом вагонного типа объемом 34 м3, дверей: двустворчатых распашных 3, служебных 2, мест 2, полный вес 18 т, двигатели: бензиновый ЗиЛ-157 110 лс, электрический ДК-210А-3 110 кВт, соответственно 55/70 км/час, всех модификаций 1445 экз., КЗЭТ г. Киев, 1972-91 г.**



Большое спасибо за фото сообществу transphoto.org.

**Изготовитель:** Киевский завод электротранспорта им. Ф. Э. Дзержинского, г. Киев.

Основное отличие троллейвоза от другого вида транспорта - троллейвоз может работать как в троллейбусном режиме при питании электродвигателя от контактной сети, так и в автомобильном – от двигателя внутреннего сгорания, установленного на шасси. Автомобильный режим в основном служит для маневровых переездов при отсутствии контактной сети. Элементы управления этих двух режимов работы одинаковы, а переход с одного режима на другой осуществлялся при помощи специальных переключателей на панели приборов в кабине водителя.

В 1972 г. Киевский завод электротранспорта начинает серийный выпуск троллейвозов «Киев-6ТГ» (КТГ) различных модификаций. В отличие от предшествующих моделей, на новых троллейвозах был установлен более мощный двигатель, коробка передач ЗиЛ-157 и шасси от грузовика МАЗ-500. Машины комплектовались электрооборудованием от троллейбусов ЗиУ-682Б, в том числе - тяговым электродвигателем ДК-207Г-3, с 1973 г. - ДК-210А-3, мощностью 110 кВт. В отличие от ТГ-3, крутящий момент от бензинового двигателя на задние колеса троллейвоза передавался через специальную раздаточную коробку, минуя вал тягового электродвигателя.

Номинальная грузоподъемность всех модификаций троллейвозов КТГ составляла 8 тонн. Троллейвоз имел рессорную подвеску и пневматический усилитель руля. Кузов троллейбуса - цельнометаллический вагонной компоновки с тремя дверями. Изначально боковые двери были сдвижными, что значительно облегчало погрузку и выгрузку. Позже, устанавливали и двустворчатые распашные двери. Грузовой отсек объемом 34 м3 имеет деревянный пол. Возле задней распашной двери установлены консольно-поворотные электрические тали. Машина имела цельнометаллическую закрытую кабину водителя, имеющую две двери. Во время работы в зимнее время кабина обогревалась отопителем.

Всего в течении двух десятилетий КЗЭТ построил 1445 грузовых троллейбусов. Подавляющее большинство троллейвозов поступало в пассажирские троллейбусные депо. После 1991 г. производство грузовых троллейбусов было прекращено. И на данный момент ни одно предприятие на просторах бывшего СССР не выпускает подобную продукцию.

*Из буклета «КТГ. Троллейбусы специальные», Киев, 1977 г.*

Киевский завод электротранспорта им. Ф. Э. Дзержинского выпускает серийно специальные троллейбусы, предназначенные для перевозки грузов по дорогам с усовершенствованным покрытием I и II категории, а также по дорогам, оборудованным для проезда автомобилей соответствующей группы грузоподъемности.

Машина может работать в троллейбусном режиме при питании электродвигателя от контактной сети и в автомобильном — от двигателя внутреннего сгорания, установленного на шасси под кабиной водителя. Автомобильный режим предназначен для маневровых подъездов к пунктам погрузки и выгрузки, при отсутствии контактной сети. Органы управления для обоих режимов одинаковы. Переход с одного режима на другой производится при помощи специальных переключателей, находящихся в кабине водителя.

Привод изготовлен на базе серийного электрооборудования для пассажирских троллейбусных машин типа ЗиУ-9, для автомеханического оборудования использованы агрегаты грузовых автомашин типа МАЗ-500, ЗиЛ-130 и Урал-353И, задний мост — марки А.018.81; имеются штангоуловители. Рама сварная из прокатных профилей, лонжероны термически не обработаны. Кабина — закрытая, цельнометаллическая, с двумя дверьми; снабжена регулируемыми сиденьями; вентиляцией и отоплением; рулевое управление оборудовано пневмоусилителем.

Подвеска передней оси представляет собой продольные полуэллиптические рессоры переменной гибкости, подвеска заднего моста — продольные полуэллиптические и дополнительные рессоры.

Сочетание двух режимов позволяет значительно расширить сферу действия данных машин по сравнению с обычными грузовыми троллейбусами. Внедрение такого транспорта дает возможность увеличить объем, расширить ассортимент перевозимых грузов. Кроме того, специальные троллейбусы не загрязняют воздушную среду и не создают неудобств для жителей города в ночное время.

На базе данной модели могут изготовляться такие модификации троллейбусов: грузовой с открытой платформой; для раздачи пищи линейным работникам; для проведения ремонтных работ на линии; поливомоечный для поливки улиц; тягач седельный для работы с автомобильными полуприцепами; грузовой — рефрижератор; грузовой — самосвал.

Завод принимает к рассмотрению пожелания заказчиков относительно иного использования троллейбусов специального назначения без внесения существенных изменений в их конструкцию.

В настоящее время троллейбусы с маркой КТГ эксплуатируются более чем в 80 городах страны.

Троллейбус грузовой КТГ предназначен для перевозки промышленных и продовольственных товаров. Кузов грузового отсека — цельнометаллический, вагонного типа, с задвижными дверьми в правом и левом бортах, и с двустворчатой, открывающейся наружу — в заднем борту. Освещение в отсеке — низковольтное, лампами накаливания. Для вентиляции в правом и в левом борту кузова имеются жалюзи.

Груз при транспортировании предохраняется от смещения с помощью деревянного настила.

**Техническая характеристика КТГ (КТГ-2)**

Габаритные размеры, мм 9660х2500х3115\*

Колёсная база, мм 4430

Размеры грузового отсека, мм: длина 7150, ширина 2400, высота (по оси троллейбуса) 1980;

Площадь пола грузового отсека, м2. 17,1

Объем грузового отсека, м3 34

Погрузочная высота, мм 1100

Грузоподъемность, кг 8000

Количество дверей в грузовом отсеке, шт. 3

Размеры дверных проемов, мм:

бортовых: ширина 1410, высота 1725

заднего: ширина 1510, высота 1725

Минимальный радиус поворота, мм 12 000

Масса порожней машины в заправленном состоянии, не более, кг. 10000

Полная масса, кг 18000 (16000);

Электродвигатель: мощность, кВт ДК-207Г-3 110

Двигатель: мощность, л.с. ЗиЛ-157, карбюраторный, I-6, 110 при 2800 мин-1

Максимальная скорость   
в троллейбусном/ в автомобильном режиме , км/ч 70/ 55

\*Высота по ящику с элекрооборудованием.