

Люциусу СУСЛАВИЧЮСУ посвящается

А. ГОВОРУХА
А. КОЛЕВАТОВ
М. ШЕЛЕПЕНКОВ

КАЗ

КУТАЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

Информационная поддержка

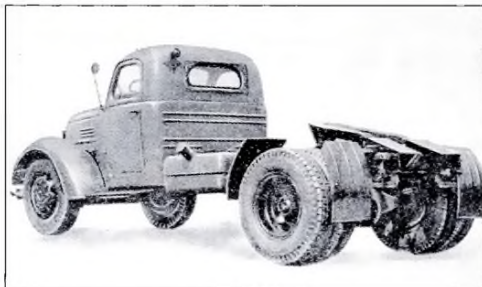


3. СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ КАЗ-120Т И ЕГО МОДИФИКАЦИИ

КАЗ-120Т (1955-1957 гг., серийное производство на шасси ЗИС-150)
КАЗ-120Т (1957-1960 гг., серийное производство на шасси ЗИЛ-164)
КАЗ-120ТЗ (1960-1963 гг., серийное производство на шасси ЗИЛ-164 с двигателем КАЗ-120Т2)

Используя опыт производства самосвала КАЗ-585, на Кутаисском автозаводе в конце 1955 г. запустили в серию седельный тягач КАЗ-120Т, предназначенный для буксировки самосвальных полуприцепов. Заметим, что обычный седельный тягач ЗИС-ММЗ-120Н (на базе ЗИС-150), без коробки отбора мощности и гидравлического насоса, появился на Мытищинском машиностроительном заводе даже чуть позже, в 1956 г.

Кутаисский седельный тягач КАЗ-120Т прежде всего предназначался для рабо-



↑ Седельный тягач КАЗ-120Т со всеми усовершенствованиями для эксплуатации в Средней Азии (видна измененная решетка радиатора и глушитель под передним бампером)

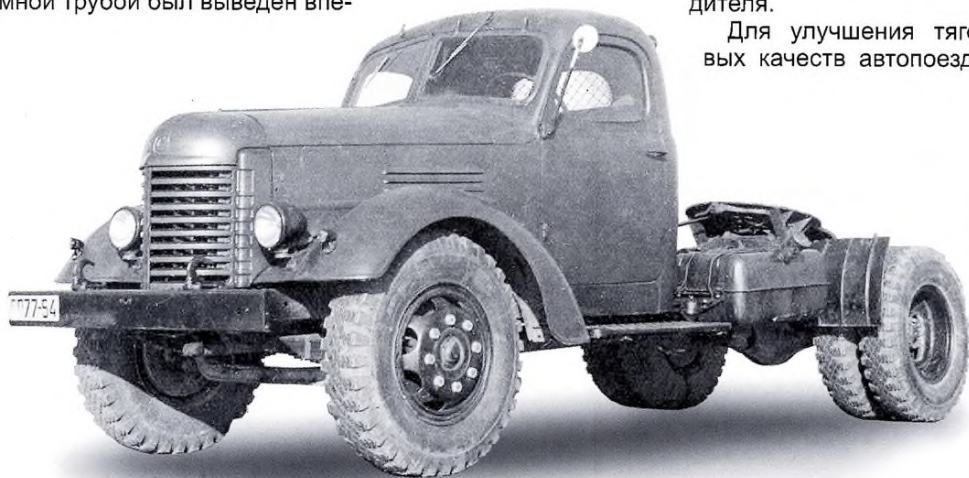


Классический вариант автопоезда из КАЗ-120Т и КАЗ-716. Видны измененная облицовка радиатора, выведенный вперед глушитель и второй бензобак с правой стороны тягача

ты с полуприцепом-хлопковозом КАЗ-716, поэтому в первоначальном варианте в своей конструкции имел много специфических особенностей. Так, для устранения пожарной опасности при перевозке хлопка-сырца его глушитель вместе с приемной трубой был выведен впе-

му полуприцепа с помощью шестеренчатого масляного насоса, расположенного в картере коробки отбора мощности (такой же, как на КАЗ-585Б). Управление насосом и включение коробки отбора мощности осуществлялось из кабины водителя.

Для улучшения тяговых качеств автопоезда



Ранний серийный седельный тягач КАЗ-120Т. Облицовка радиатора у него осталась стандартной

ред, а для исключения попадания пыли внутрь двигателя у КАЗ-120Т имел замкнутую систему вентиляции картера, что особенно актуально для машин, работающих в жаркой и пыльной Средней Азии. Для повышения эффективности системы охлаждения КАЗ-120Т получил 6-лопастной вентилятор с направляющим кожухом вместо 4-лопастного вентилятора без кожуха и шкивы иного диаметра, увеличившие частоту вращения водяного насоса и вентилятора. Но самое главное, система охлаждения была выполнена закрытой – с пробкой с паро-воздушным клапаном в радиаторе и расширительным бачком, что позволило повысить температуру кипения воды до 108-110 градусов.

Кроме того, на седельный тягач КАЗ-120Т установили дополнительный топливный бак и систему подвода рабочей жидкости (индустриального масла) к гидравлическому подъёмному механиз-

му на тягаче увеличили передаточное отношение главной передачи до 9,28, как это было сделано на модернизированном автомобиле КАЗ-150, образца 1952 г. Для повышения надежности и долговечности агрегатов трансмиссии кутаисские конструкторы также внесли целый ряд изменений



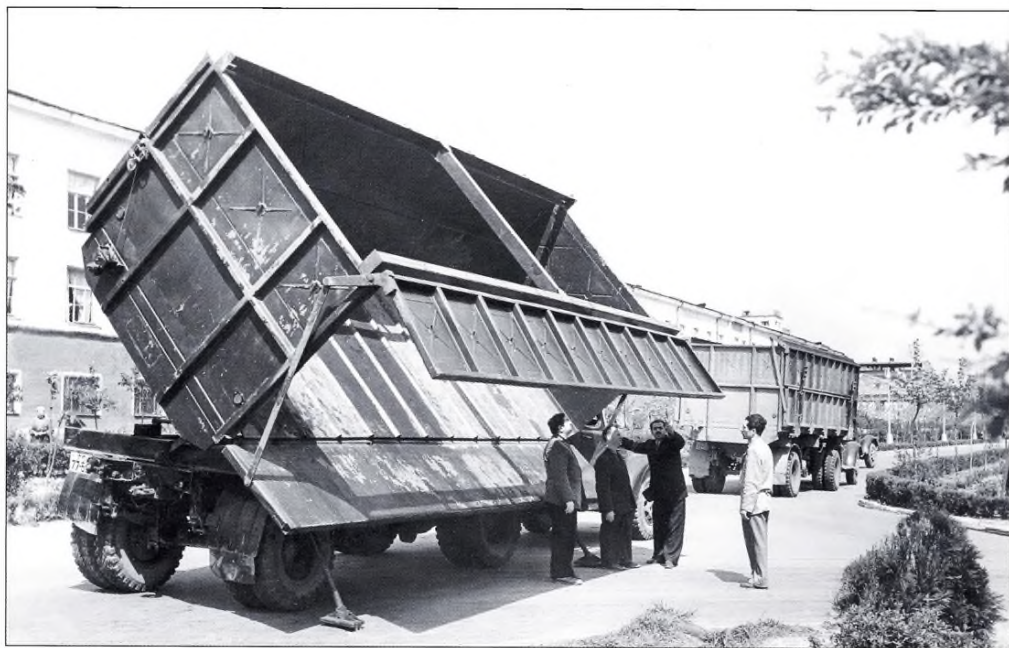
У некоторых серийных машин отсутствовал дополнительный бензобак с правой стороны автомобиля



↗ Серийный автопоезд КАЗ-120Т + КАЗ-716



↗ Серийный автопоезд КАЗ-120Т + КАЗ-716



⤴ Первые серийные автопоезда-хлопковозы были построены в Кутаиси в начале 1955 г. Фото П. Луценко



⤴ Автопоезд-хлопковоз в реальной эксплуатации, задействованный на перевозке хлопка-сырца

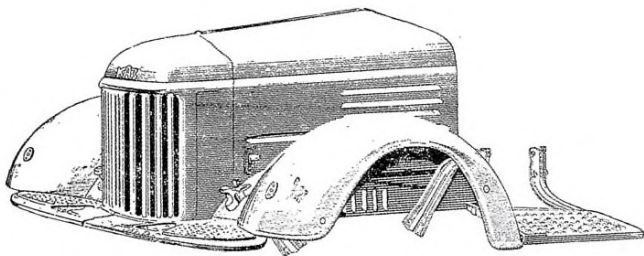


▲ Седельный тягач КАЗ-120Т3 на ВДНХ СССР. Бензобак с правой стороны присутствует, а выведенной вперед системы вывода выхлопных газов не видно. Двухцветная окраска (светлая кабина и темные крылья) характерна для автомобилей Кутаисского автозавода 1959-1960 гг. Фото из архива А. Исаева

в их конструкцию: ведомые диски сцепления соединили со ступицами двумя рядами заклепок вместо одного, применили принудительную смазку дифференциала, ввели маслоотгоны, лабиринты и отражатели в коробке передач и в заднем мосту, предотвращающие течь масла и попадание пыли внутрь через сальники. В тормозную систему тягача, в отличие от базового ЗИС-150, ввели кран управления тормозами полуприцепа, разобщительный кран и соединительную головку с тормозной системой полуприцепа. Производительность компрессора повысили примерно в два раза путем увеличения его степени сжатия и применением разгрузочных клапанов. Что же касается седельно-сцепных устройств, то их

поставками занялся Минский автомобильный завод.

Серийно тягач КАЗ-120Т на шасси ЗИС-150 выпускался в Кутаиси с 1955 г. И есть все основания полагать, что вышеперечисленные усовершенствования в полной мере на серийных автомобилях так и не были внедрены, и седельные тяга-

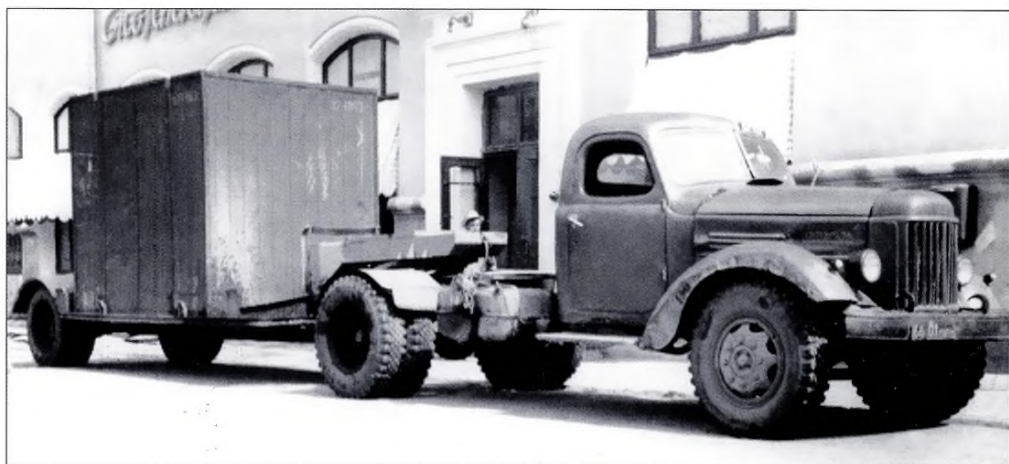


▲ В каталоге автозапчастей для Кутаисских автомобилей на рисунке облицовки радиатора хорошо читается надпись КАЗ. Реально с такой эмблемой автомобили выпускались лишь в самый последний период производства

3. СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ КАЗ-120Т И ЕГО МОДИФИКАЦИИ

чи КАЗ-120Т изготавливались на заводе в более простом варианте. На многочисленных фотографиях того времени у тягачей КАЗ-120Т не заметно доработанной системы охлаждения двигателя и выведенной вперед выхлопной трубы. С 1957 г. тягач КАЗ-120Т получил тот же 97-сильный двигатель и внешние изменения, что и автомобиль ЗИЛ-164. В таком виде седельный тягач выпускался до 1960 г., когда ему на замену пришел модернизированный вариант КАЗ-120Т3 с двигателем КАЗ-120Т2 повышенной до 104 л.с. мощности (аналог московского двигателя ЗИЛ-157), просуществовавший на конвейере до 1963 г.

Техническая характеристика седельного тягача	КАЗ-120Т КАЗ-120Т КАЗ-120Т3		
	(1955 г.)	(1957 г.)	
Колесная формула	4x2		
Габаритные размеры, мм	5675x2280x2180		
База, мм	4000		
Вместимость топливных баков, л	2x150		
Число мест в кабине	3		
Нагрузка на седло, кг	4650		
Допустимая полная масса полуприцепа, кг	10000		
Снаряженная масса, кг	3700		
Полная масса автопоезда, кг	13925		
Размер шин	9,00-20		
Максимальная скорость, км/ч	50		
Двигатель	ЗИС-120	ЗИЛ-164	КАЗ-120Т2
	карбюраторный, 6-цилиндровый, рядный, четырехтактный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения		
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	101,6x114,3		
Рабочий объем, л	5,55		
Мощность, л.с. (кВ) при об/мин	90 (66) 2400	97 (71) 2600	104 (76,5) 2600
Степень сжатия	6,0		
Максимальный крутящий момент, кгсм / Нм при об/мин	31 / 304 1100...1300	33 / 324 1100...1400	34 / 334 1100...1300
Рекомендуемое топливо	бензин А-66		
Сцепление	двухдисковое, сухое		
Коробка передач	5-ступенчатая		
Передаточное число главной пары	9,28		



▲ Автомобиль КАЗ-120Т3 в сцепе с полуприцепом-контейнеровозом сфотографирован в Москве в 1968 г. На боковине капота видна надпись «Кутаисский автозавод» на грузинском языке. Фото А. Новикова

4. ПОЛУПРИЦЕП КАЗ-716

КАЗ-716 (1955-1963 гг., серийное производство)

Специально под тягач КАЗ-120Т в Кутаиси спроектировали и организовали в 1955 г. производство полуприцепа-самосвала КАЗ-716 с кузовом большой емкости для бес-тарной перевозки хлопка-сырца.

Для опрокидывания его кузова предназначались два гидравлических трехзвенных гидроцилиндра (аналогичных КАЗ-585В) с приводом от насоса, установленного на коробке отбора мощности тягача КАЗ-120Т. Грузоподъемность полуприцепа составляла 4000–5000 кг хлопка-сырца или до 6000 кг других грузов. Такое, на первый взгляд, несоответствие объясняется тем, что хлопок имеет малый удельный вес, из-за чего у груженого «с шапкой» хлопковоза центр тяжести располагается очень высоко. А поскольку это отрицательно влияло на устойчивость автопоезда, грузоподъемность при перевозке хлопка и была искусственно занижена.



▲ Полуприцеп для перевозки хлопка-сырца КАЗ-716

Кузов полуприцепа КАЗ-716 и его подъемный механизм монтировались на специальном надрамнике, закрепленном на раме полуприцепа. Сам кузов представлял собой цельнометаллическую конструкцию из обшитого стальными листами пространственного каркаса из металлических профилей. Днище также делалось из листовой стали и имело штампованные ребра в поперечном направлении. Открывающимися были сделаны боковые борта кузова, причем, для разгрузки кузов опрокидывался только на правую сторону. При подъеме верхняя и нижняя части правого борта открывались автоматически. Для обеспечения устойчивости полуприцепа при подъеме кузова (помним о высоком центре тяжести кузова с хлопком!) имелись две регулируемые штанги боковой устойчивости, прикрепленные шарнирно к поперечным балкам рамы и надрамника (передняя – к поперечной балке рамы, задняя – к поперечной балке надрамника). В нижней части они имели лапу с зубьями для надёжного соединения с грунтом или покрытием дороги. Для предохранения перевозимого груза от влаги и потерь кузов полуприцепа накрывался тентом, который закреплялся с помощью крючков на бортах.

Полуприцеп оборудовался тормозами с пневматическим приводом. Колодки, тормозные барабаны и колесные тормозные камеры на полуприцепе были унифицированы с автомобилем ЗИС-150. Для привода тормозов полуприцепа на нем

С левой стороны полуприцепа имелся откидной борт, но опрокидываться кузов мог только на правую сторону



устанавливался воздушный ресивер, аналогичный установленному на тягаче. КАЗ-716 комплектовался стояночным тормозом с механическим приводом, воздействующим на колодки основных тормозов. Рычаг управления стояночным тормозом находился на раме полуприцепа с левой стороны.

КАЗ-716 выпускался серийно до 1963 г., когда на производство полуприцепов-хлопковозов для тягачей ЗИЛ и КАЗ был переориентирован Ташкентский завод «Ташавтомаш». Правда, он освоил уже совсем другую модель – ТМЗ-879.

Техническая характеристика полуприцепа КАЗ-716

Габаритные размеры автопоезда с тягачом КАЗ-120Т, мм	10880x2620x3530
Внутренние размеры кузова, мм	2450x2100x470
Объем кузова, куб. м	25
Угол подъема платформы, град.	48
Время подъема кузова, с	120
Грузоподъемность, кг	6000
	(для хлопка – до 5000)
Снаряженная масса, кг	4000
Полная масса, кг	10000
Размер шин	9,00-20
Максимальная скорость, км/ч	50



▲ Для опрокидывания кузова служили два трехзвенных телескопических гидроцилиндра



▲ Автопоезд-хлопковоз с опрокинутым кузовом. Хорошо видны страховочные штанги боковой устойчивости, упертые в дорожное полотно