**05-004 "Киев-8" автопоезд - троллейвоз из седельного тягача на базе КАЗ-606А 4х2 с одноосным 2-дверным полуприцепом-фургоном ОдАЗ-784 грузоподъемностью 7 т и ёмкостью 34 м3, мест 2-3, тяговый двигатель ДК-207А 55 кВт от ЗиУ-5, опытный, 1 экз., КЗЭТ г. Киев, 1965 г.**



**Изготовитель**: Киевский завод электротранспорта им. Ф.Э. Дзержинского. Начал работать в 1906 году как Киевские главные трамвайные мастерские (КГТМ) общества Киевской городской железной дороги. В 1931 году мастерские были переименованы в Киевский трамвайный завод им. Томаша Домбаля, а с 1935 года предприятие стало носить имя Ф.Э Дзержинского. С 1953 года предприятие называлось Киевский завод электротранспорта.

*Palmer, 17.04.2013, ransphoto.org:* Построен он вроде был в 1966-м (хотя конец 1965-го тоже не исключается). Поступил в Алуштинский парк для грузоперевозок по междугородной трассе. После испытаний очень долго стоял в Симферополе без прицепа. В Севастополь передали в 1970 году, у нас ему сразу сняли электрооборудование и поставили кузов, а позднее и в седельный тягач переделали. Зато грузовиком прослужил до 1984 года. По воспоминаниям работников транспортного цеха, гоняли его и по российским дорогам за запчастями...

*При помощи Н.С. Маркова на dzen.ru, 2019 г.*

Грузовые троллейбусы марки «КТГ», в отличии от пассажирских моделей производства киевского завода электротранспорта им. Дзержинского получили распространение по всему Советскому союзу. В семидесятые годы прошлого столетия КЗЭТ был единственным предприятием по изготовлению этого вида транспорта.

Еще за долго до появления серийных грузовых троллейбусов в Киеве появились прообразы первых троллейвозов. В конце 30-х годов переоборудовались троллейбусы «ЛК-5» и «ЯТБ», убирались в салоне сиденья, врезалась дополнительная дверь в задней стенке. В результате пассажирская машина становилась грузовым фургоном. Но все это были лишь всего мелкие доработки для собственных нужд.

Серьезно за разработку троллейвозного транспорта взялись в 60-х годах. В те годы этот вид транспорта получил широкое распространение на промышленных объектах. Особенно тщательно подошли к этой проблеме специалисты из Харькова, разработавшие документацию на переоборудование большегрузных самосвалов для работы в карьерах.

Первой послевоенной моделью троллейвоза на КЗЭТ стал Киев-8. Конструкцию машины разработал проектный институт УкрНИИПроект , уже имевший опыт разработки грузовых дизель-троллейвозов ДТУ-10 и ДТУ-25 (на базе грузовика КрАЗ-219 и карьерного самосвала МАЗ-525 соответственно). Тягача предназначался специально для буксировка грузовых полуприцепов по междугородному маршруту Симферополь–Ялта, где на тот момент из электротранспорта работали только пассажирские троллейбусы.

Опытная машина была изготовлена в 1965 г. на базе седельного тягача КАЗ-606А «Колхида». Она была оснащена тяговым двигателем ДК-207А мощность 55 кВт от ЗиУ-5. Он располагался в средней части рамы за кабиной, а в массивном ящике на левом лонжероне был спрятан вспомогательный электродвигатель, который приводил через эластичную муфту компрессор пневматической тормозной системы и вращал посредством ременной передачи генератор низковольтной бортовой электросети. Кабина «Киев-8», в отсутствие здоровенного кожуха моторного отсека стала намного просторнее. С пола исчезла третья педаль, а на передней панели появился оригинальный щиток приборов

В 1966 году автопоезд Киев-8 с полуприцепом-фургоном ОдАЗ-784 поступил в Алуштинский троллейбусный парк и проходил испытания на горных дорогах в Крыму. Эксплуатация подтвердила перспективность такой техники. Но идея междугородних перевозок грузов на электротяге осталась тогда невостребованной и дальнейшие работы по Киев-8 были остановлены.

Единственный опытный образец тягача «Киев-8» по завершении испытаний отогнали в троллейбусный парк Симферополя, где он долгое время простоял «под забором» из-за отсутствия на балансе управления «Крымтроллейбус» подходяшего прицепного состава. В конечном итоге в 1970 году невостребованный троллейвоз передали в ведение севастопольского троллейбусного парка. Там его сначала переделали в обычный бензиновый грузовик с бортовой платформой, а потом поставили на прежнее место седельно-сцепное устройство, после чего бывший троллейвоз перестал отличаться от обычной серийной «Колхиды». В дальнейшем этот тягач со столь необычной судьбой эксплуатировался по прямому назначению вплоть до 1984 года, после чего был списан и утилизирован.

**КАЗ-606А**

В конце 50-х годов конструкторское бюро КАЗа разработало новый пятитонный грузовик с компоновочной схемой — кабина над двигателем. Мотор и трансмиссию использовали от серийного грузовика ЗиЛ-164. Грузовик КАЗ-605 и седельный тягач КАЗ-606 прошли в 1958 году десятки тысяч километров по дорогам Кавказа в рамках заводских испытаний. Седельный тягач КАЗ-606 был унифицирован с КАЗ-605 и имел укороченную до 2700 мм базу. К началу 1962 года был создан окончательный вариант базовой модели — седельного тягача КАЗ-606 «Колхида». КАЗ-606 являлся первым советским седельным тягачом с бескапотной конструкцией. КАЗ-606 выпускался ограниченными партиями. Серийный выпуск более совершенной модификации КАЗ-606А был начат в 1962 году. Автомобиль комплектовался модернизированным 6-цилиндровым рядным 5,5-литровым двигателем КАЗ-606А (ЗиЛ-157КЯ), который представлял собой доработанный двигатель ЗиС-120. Автомобиль был способен буксировать полуприцеп весом 10,5 т. Сразу после начала выпуска КАЗ-606А в 1962 году в конструкторском бюро завода началась работа над следующей моделью седельного тягача КАЗ-608 с использованием узлов и агрегатов от новейшего тогда автомобиля ЗиЛ-130. Увеличился максимальный вес буксируемого полуприцепа, который достиг 15 500 кг при максимальной скорости 70 км/час. Однако завод им. Лихачёва нашел возможность обеспечивать КАЗ двигателями только к 1967 году, после чего сразу начался серийный выпуск обновлённого автомобиля.

**КАЗ-606 (КАЗ-606А)**

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, мм | 4905 |
| Ширина, мм | 2300 |
| Высота, мм | 2370 |
| Колесная база, мм | 2800 |
| Клиренс, мм | 265 |
| Колея передней оси, мм | 1770 |
| Колея задней оси, мм | 1740 |
| Масса, кг | 3870 |
| Максимальная масса прицепа, кг | 10500 |
| Мощность, л.с. | 90 (110) |

**ОдАЗ-784**

Для перевозки груза, который необходимо предохранить от воздействия внешней среды (одежды, продукты питания и т. п.), используют полуприцепы-фургоны типа ОдАЗ-784. Полуприцеп-фургон общего назначения ОдАЗ-784 выпускался Одесским автосборочным заводом с 1959 по 65 г. Кузов: безрамный, с несущим основанием, клепаный, цельнометаллический. Пол кузова - ступенчатый, выполнен из фанерных плит толщиной 20 мм. Кузов имеет две двустворчатые двери: сзади и с правой стороны. Опорное устройство - с механическим приводом.

Тормоза: - рабочие: колодочные, барабанного типа, с пневматическим приводом от тягача (детали колесного тормоза, взаимозаменяемые с деталями колёсного тормоза автомобиля ЗиЛ-130),

- стояночный: действующий на тормозные колодки колёс, с механическим приводом.

Подвеска: на полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами (взаимозаменяемые с задней подвеской автомобиля ЗиЛ-130). Амортизаторы: отсутствуют.  
Грузоподъёмность – 7000 кг  
Собственный вес – 2950 кг (3100кг)

Нагрузка на опорно-сцепное устройство тягача при полной нагрузке на полуприцепе, кг: 4100

Расстояние от оси шкворня сцепного устройства до оси колёс полуприцепа, мм: 6120

Колея, мм: 1740  
Габариты: длина – 8000 мм, ширина – 2570 мм, высота – 3300 мм

Внутренние размеры кузова, мм:   
        - длина общая: 7750   
         - ширина: 2420   
        - высота основной части: 2035   
        - высота передней части: 1760

Объём кузова 34 м3  
База (от оси до сцепного шкворня) – 6120 мм  
Погрузочная высота – 1230 мм

Наибольшая скорость движения, км/ч: 80

Шины: пневматические, камерные, 260-20) или 9.00-20  
Давление в шинах, кГ/кв.см: 4,5