

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ  
СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ  
МАШИНОСТРОЕНИЯ

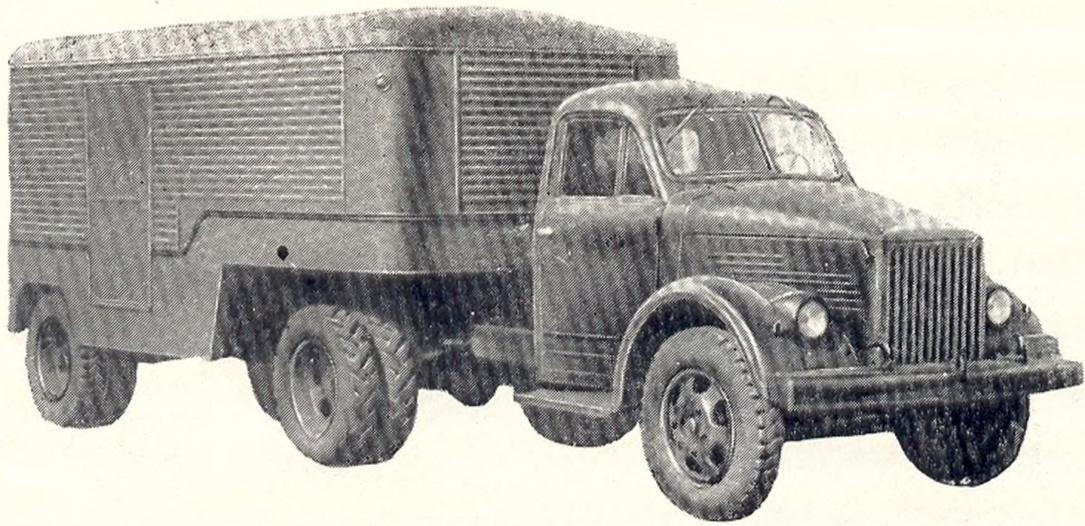
# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

*КАТАЛОГ - СПРАВОЧНИК*

МОСКВА 1960

## ПОЛУПРИЦЕПЫ ОБЩЕТРАНСПОРТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Для работы в сцене с седельными тягачами ОАЗ-784 и МАЗ-5215Б. Полуприцепы ПАЗ-744 и ОАЗ-784 имеют кузов типа фургон; МАЗ-200В выпускаются соответственно следующие полуприцепы: ПАЗ-744, ММЗ-584Б, ММЗ-584Б и МАЗ-5215Б — открытые бортовые платформы.



Фиг. 33. ПАЗ-744

Полуприцеп предназначен для перевозки продовольственных (нескорпортящихся) и промышленных товаров в сцепе с седельными тягачами ГАЗ-51П и ГАЗ-63Д.

Павловский автобусный завод им. Жданова

Полуприцеп имеет цельнометаллический сварной кузов, основание которого состоит из продольных лонжеронов и поперечин. Пол полуприцепа ступенчатый. Настил пола выполнен из бакелизированной фанеры. Боковины полуприцепа состоят из гофрированных панелей, сваренных точечной сваркой с вертикальными стойками. С внутренней стороны боковины имеют деревянную решетку, предохраняющую перевозимые грузы от ударов о стойки и боковины. В задней стенке и в правой боковине кузова имеются двухстворчатые двери.

Для поддержания в горизонтальном положении полуприцеп оборудован опорным устройством с механическим (ручным) приводом.

#### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Грузоподъемность по шоссе, кг . . . . .	4000
Собственный вес, кг . . . . .	1900
База (расстояние между сцепным шкворнем и осью колес), м . . . . .	3724
Расстояние от оси задних колес тягача до оси колес полуприцепа, мм . . . . .	3544
Колея, мм . . . . .	1650
Дорожный просвет, мм:	
под поднятыми катками опорного устройства . . . . .	342
под нижней кромкой обшивки кузова:	
с грузом . . . . .	473
без груза . . . . .	583

Габаритные размеры, мм:	
длина . . . . .	5190
ширина . . . . .	2200
высота (без груза) . . . . .	2619
Расстояние от оси сцепного шкворня до наружной стенки переднего борта, мм . . . . .	673
Внутренние размеры кузова, мм:	
длина . . . . .	5100
ширина . . . . .	2110
высота передней части . . . . .	1400
высота основной части . . . . .	1650
Площадь пола кузова, м <sup>2</sup> . . . . .	10,75
Объем кузова, м <sup>3</sup> . . . . .	17,7
Погрузочная высота, мм . . . . .	723
Проемы дверей в свету, мм:	
высота . . . . .	1445
ширина . . . . .	860
Балка оси . . . . .	трубчатая
Ступицы колес . . . . .	ГАЗ-51 (задние)
Колеса . . . . .	ГАЗ-51
Число колес . . . . .	4
Профиль обода . . . . .	5.00S
Шины . . . . .	7,50—20
Давление воздуха в шинах, кг/см <sup>2</sup> . . . . .	3,5
Тормоза . . . . .	ГАЗ-51 (задние)
Привод тормозов . . . . .	гидравлический
Диаметр тормозных барабанов, мм . . . . .	380
Ширина тормозных накладок, мм . . . . .	80
Подвеска . . . . .	на двух продольных полуэллиптических основных и дополнительных рессорах задней подвески автомобиля ГАЗ-51, с четырьмя амортизаторами
Кузов . . . . .	закрытый, цельнометаллический

Контрольными цифрами развития народно-го хозяйства СССР на 1959 — 1963 гг., утвержденными XXI съездом КПСС, предусмотрено дальнейшее развитие автомобильного транспорта общего пользования, укрупнение автомобильных хозяйств, увеличение парка грузовых автомобилей-такси, резкое увеличение объема централизованных и междугородных перевозок. Все это позволит ликвидировать мелкие неэкономичные автохозяйства и обеспечить значительное повышение производительности автомобильного парка.

В результате осуществления перечисленных мероприятий предполагается достигнуть планируемое увеличение грузооборота автомобильного транспорта за семилетие в 1,9 раза при увеличении общей грузоподъемности автомобильного парка лишь на 40%.

Повышению производительности автомобильного парка будет также способствовать и пополнение его машинами новых конструкций.

Особое внимание должно быть обращено на дальнейшее снижение себестоимости перевозок и улучшение экономических показателей работы автотранспорта. Одним из наиболее эффективных способов повышения производительности и снижения себестоимости при прочих равных условиях является применение автопоездов. Поэтому автомобильные поезда и должны рассматриваться не как второстепенный, а как один из основных видов подвижного состава автомобильного парка страны.

В Советском Союзе получили распространение следующие типы автопоездов: прицепные с бортовыми платформами; седельные с бортовыми и фургонными модификациями кузовов; для перевозки длинномерных грузов; тягелопозные и другие.

## ПРИЦЕПНЫЕ А В Т О П О Е З Д А

Прицепные автопоезда получили наибольшее распространение. Это объясняется тем, что в период ухудшения дорожных

условий (распутица, гололеда) тягач может работать без прицепа.

В состав используемых прицепных автопоездов входят грузовые автомобили и двухосные прицепы с бортовыми платформами. В табл. 1 приведены основные данные и удельные показатели прицепных автопоездов.

Автопоезд в составе автомобиля ГАЗ-51А и прицепа ГАЗ-71СВ имеет самую высокую удельную мощность. Следует отметить, что эксплуатация автомобиля ГАЗ-51А с одноосным прицепом грузоподъемностью 2 т была бы более целесообразна, так как двухосный прицеп такой грузоподъемности, обладая большим собственным весом, ухудшает удельные показатели автопоезда.

Автопоезд в составе автомобиля ЗИЛ-164 (ЗИЛ-150) и прицепа У2-АП-3 обладает удовлетворительными мощностными показателями. Однако из-за несовершенства конструкции прицепа У2-АП-3 (отсутствие тормозов), по условиям обеспечения безопасности движения, не может быть рекомендован к широкому распространению.

Автопоезд в составе автомобиля ЗИЛ-164 (ЗИЛ-150) и прицепа ИАПЗ-754В имеет на 1 т большую грузоподъемность, чем предыдущий автопоезд, а по величине удельной мощности этот автопоезд несколько уступает ему. Однако тяговые качества такого автопоезда могут быть несколько улучшены за счет применения главной передачи автобуса ЗИЛ-155 (ЗИЛ-158), используемой на седельных тягачах ЗИЛ-164И (ЗИЛ-120И). К сожалению, преимущества автопоезда с прицепом ИАПЗ-754В, в части тормозных качеств, не всегда могут быть реализованы, так как не все автомобили ЗИЛ-164 (ЗИЛ-150) оборудованы пневмовыводом для привода тормозов прицепа.

Автопоезда в составе автомобилей МАЗ-200 и прицепов А731 грузоподъемностью 5 т эксплуатируются в целом ряде автохозяйств страны. Грузоподъемность прицепа эксплуатирующие организации повысили за счет применения шин размером 10,00—20 или 10,50—20, вместо 260—20.

Основные параметры и удельные показатели прицепных автопоездов

Параметры и удельные показатели	Состав автопоезда					
	Автомобиль ГАЗ-51А с прицепом ГАЗ-710В	Автомобиль ЗИЛ-164 с прицепом У2-АП-3	Автомобиль ЗИЛ-164 с прицепом ИАПЗ-754В	Автомобиль МАЗ-200 с прицепом А-731	Автомобиль МАЗ-200 с прицепом МАЗ-5213	Автомобиль ЯАЗ-219 с прицепом на базе МАЗ-5215Б*
Грузоподъемность, кг	4500	7000	8000	12000	13000	24500
Собственный вес, кг	4210	5900	6200	8900	10000	17100**
Полный вес, кг	8860	13125	14425	21125	23225	41825
Полезная площадь кузовов, м <sup>2</sup>	14,12	16,14	16,45	21,15	23,4	34,0
Полезный объем кузовов, м <sup>3</sup>	8,09	12,22	11,8	14,7	14,18	27,5
Удельная мощность, л. с./т	7,91	7,39	6,73	5,68	5,17	4,31
Удельная грузоподъемность	1,1	1,25	1,29	1,37	1,32	1,44
Удельная площадь кузовов, м <sup>2</sup> /т	3,14	2,31	2,06	1,76	1,8	1,39
Удельная емкость кузовов, м <sup>3</sup> /т	1,8	1,75	1,48	1,22	1,09	1,12

\* В качестве прицепа для автомобиля ЯАЗ-219 используется полуприцеп МАЗ-5215Б с подкатной тележкой от прицепов ЧМЗАП-5203 и ЧМЗАП-5204.

\*\* В собственный вес включен вес подкатной тележки — 1800 кг.

Широко используется и автопоезд, состоящий из автомобиля МАЗ-200 и прицепа МАЗ-5213.

Оба автопоезда имеют весьма низкую удельную мощность. Использование их оказалось возможным только благодаря удачному ряду передаточных чисел трансмиссии и наличию дизеля. Некоторое улучшение тяговых качеств такого автопоезда может быть достигнуто за счет замены насос-форсунок двигателя серии ЛК360 на серию ЛК380.

Для грузового автомобиля ЯАЗ-219 прицеп промышленностью пока не выпускается. В целях использования высоких тяговых качеств автомобиля ЯАЗ-219 для него может быть применен прицеп грузоподъемностью 12,5 т, составленный из полуприцепа МАЗ-5215Б и одноосной подкатной тележки от прицепов-тяжеловозов ЧМЗАП-5203 и ЧМЗАП-5204.

В системе Главмосавтотранса и в ряде других автохозяйств страны уже применяются такие автопоезда.

Из-за недостаточной обеспеченности грузовых автомобилей прицепным подвижным составом приходится использовать прицепы, не соответствующие по своей грузоподъемности буксирующему автомобилю.

Поэтому очень часто можно встретить автопоезд в составе автомобиля МАЗ-200 и прицепа У2-АП-3. Наряду с этим при благоприятных дорожных и климатических условиях имеет место эксплуатация автопоездов в составе грузовых автомобилей средней грузоподъемности и двух или более прицепов. Для таких автопоездов в качестве тягачей целесообразно применять автомобили повышенной проходимости, имеющие, как правило, понижающие передачи в трансмиссии.

Из табл. 1 видно, что выпускаемые промыш-

ленностью транспортные средства в составе прицепных автопоездов обеспечивают грузоподъемность последних от 4,5 до 24,5 т при удельной мощности их соответственно от 7,91 до 4,31 л. с. на 1 т полного веса автопоезда.

В настоящее время по почину водителей-новаторов применяются прицепные автопоезда в составе бортового автомобиля-тягача и нескольких прицепов. Грузоподъемность таких автопоездов в отдельных случаях достигает 75 т.

Автопоезда, составленные по такой схеме, по своей полезной грузоподъемности и удельным мощностям являются по существу тяжеловозными. В отличие от специализированных тяжеловозных автопоездов, предназначенных для перевозки неделимых грузов, эти автопоезда могут перевозить всевозможные грузы.

#### СЕДЕЛЬНЫЕ АВТОПОЕЗДА

Седелные автопоезда по масштабам применения уступают прицепным автопоездам (из-за неблагоприятных дорожных и климатических условий), но обладают рядом преимуществ перед ними. Основными из них являются следующие:

возможность организации челночных (маятниковых) перевозок, а также обслуживание одним тягачом нескольких полуприцепов, что позволит улучшить условия труда водителей и эффективнее использовать тягачи.

возможность создания на базе автопоездов общетранспортного назначения специализированных автопоездов, когда седелные тягачи являются как бы универсальными, а полуприцепы — специализированными, предназначенными для перевозок определенных грузов.

Недостатком седельных автопоездов является пониженная проходимость на скользких дорогах по сравнению с одиночными автомобилями. Это делает затруднительным их эксплуатацию в зимний период года (заснеженная дорога, гололед). Однако последнее не должно быть причиной ограничения их использования, так как в нормальных условиях они значительно рентабельнее.

В настоящее время автомобильной промышленностью изготавливаются следующие седельные автопоезда, предназначенные для общетранспортных перевозок:

тягач ГАЗ-51П с полуприцепом-фургоном ПАЗ-744;

тягач ЗИЛ-ММЗ-164Н с бортовым полуприцепом ММЗ-584;

тягач МАЗ-200В с бортовым полуприцепом МАЗ-5215Б.

Кроме указанных автопоездов в эксплуатации находятся автопоезда в составе тягача ЗИЛ-ММЗ-164Н и полуприцепа-фургона 1-ПП грузоподъемностью 7 т. Производство их осуществлялось Днепронетровским автомобильным заводом в 1954—1955 гг.

В настоящее время такие автопоезда (именуемые 1-ПП) используются на централизованных и междугородных перевозках в Москве, Ленинграде, Калинин и других городах страны.

В настоящее время Одесский автосборочный завод приступил к производству новых полуприцепов-фургонов (ОАЗ-784), грузоподъемностью 7 т для перевозки товаров народного потребления. Они предназначены для работы в сцепе с седельным тягачом ЗИЛ-ММЗ-164Н или новым седельным тягачом КАЗ-606.

В табл. 2 приведены основные технические данные о седельных автопоездах, эксплуатируемых в транспортных организациях.

Из табл. 2 видно, что для различных нужд общетранспортных перевозок выпускаются автопоезда грузоподъемностью 4, 7 и 12,5 т. Удельные мощности этих автопоездов составляют соответственно 8,15; 7,3—7,68 и 5,85 л. с./т, что несколько выше, чем у прицепных автопоездов. Объясняется это тем, что грузоподъемность седельных автопоездов несколько снижена по сравнению с прицепами.

Таблица 2

Основные параметры и удельные показатели седельных автопоездов

Параметры и удельные показатели	Состав автопоезда				
	тягач ГАЗ-51П с полуприцепом ПАЗ-744	тягач ЗИЛ-ММЗ-164Н с полуприцепом 1-ПП	тягач ЗИЛ-ММЗ-164Н с полуприцепом ОАЗ-784	тягач ЗИЛ-ММЗ-164Н с полуприцепом ММЗ-584	тягач МАЗ-200В с полуприцепом МАЗ-5215Б
Грузоподъемность, кг	4000	7000	7000	7000	12500
Собственный вес, кг	4445	7015	6915	6315	10560
Полный вес, кг	8595	14240	14140	13540	23285
Полезная площадь кузова, м <sup>2</sup>	10,75	18,3	20	13,6	18,7
Полезный объем кузова, м <sup>3</sup>	17,7	39,0	38	9,9	15,7
Удельная мощность, л. с./т	8,15	7,3(6,67)*	7,36	7,68(7,01)*	5,85
Удельная грузоподъемность	0,93	1,03	1,04	1,15	1,2
Удельная площадь, м <sup>2</sup> /т	2,69	2,62	2,86	1,94	1,5
Удельная емкость, м <sup>3</sup> /т	4,42	5,57	5,43	1,41	1,25

\* В скобках приведены данные для тягачей ЗИЛ-120Н.

#### АВТОПОЕЗДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЛИННОМЕРНЫХ ГРУЗОВ

Строительство магистральных газо- и нефтепроводов, промышленное строительство, разработка и вывозка леса определили большую потребность в автопоездах, приспособленных для перевозки длинномерных грузов. В связи с этим в настоящем разделе уделено особое внимание данному типу автопоездов.

Кроме массовых длинномерных грузов, в практике перевозок довольно часто встречается необходимость транспортировки различного нестандартного оборудования — котлы, мачты линий электропередач, выполненные

как в виде металлических, так и в виде железобетонных конструкций, мостовые пролеты, строительные башенные краны и другие изделия. Перевозятся секции металлоконструкций строительных башенных кранов длиной от 12 до 28 м и весом до 12 т, железобетонные мачты линий электропередач электрофицированных железных дорог длиной 12 м и весом 2,5—3 т. Продукция металлургической и лесной промышленности, железобетонные изделия и нестандартное оборудование перевозятся как по дорогам с твердым покрытием, так и по грунтовым дорогам. Вывозка леса производится в основном по специальным лесным грунтовым и лежневым дорогам.

Отечественной автомобильной промышленностью выпускаются тягачи следующих типов: буксирующие, седельные, специальные.

## БУКСИРУЮЩИЕ ТЯГАЧИ

Все грузовые автомобили, в том числе и малой грузоподъемности (ГАЗ-69, УАЗ-450Д и УАЗ-451Д), имеют тягово-сцепные приборы, подсоединительные устройства электрооборудования, а автомобили с пневматическим приводом тормозов оборудованы также выводами пневмосистем для подсоединения тормозов прицепа. Исключение составляет ЗИЛ-164, у которого вывод ставится только на отдельных автомобилях. Это обстоятельство делает невозможным подсоединение системы привода тормозов прицепа ИАПЗ-754В, предназначенного для работы в сцепе с вышеуказанным автомобилем. При наличии соответствующих деталей и производственных условий возможно дооборудование тягача пневмовыводом в автохозяйствах. Перечень необходимых деталей и схема даны в приложении 2. В табл. 9 приведены основные параметры автомобилей, используемых автохозяйствами в качестве буксирующих тягачей.

## СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ

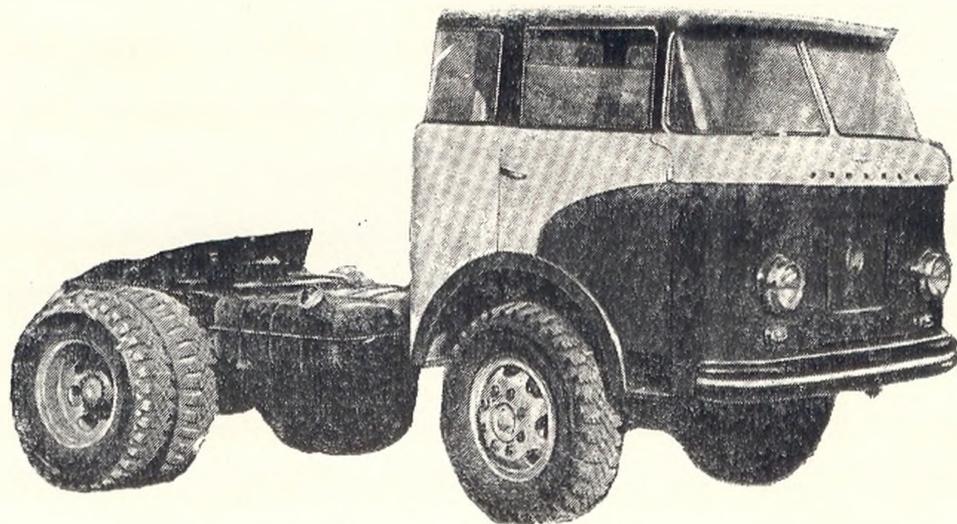
Все седельные тягачи, за исключением КАЗ-606 и МАЗ-504, созданы на базе выпускаемых грузовых автомобилей с небольшими конструктивными изменениями, в связи с чем тягово-динамические качества седельных автопоездов незначительно отличаются от прицепных.

У всех седельных тягачей, выполненных на базе грузовых автомобилей, укорочены задние концы рамы, установлены дополнительные топливные баки, изменено расположение подсоединительных устройств электрооборудования и системы привода тормозов полуприцепа.

На тягаче ЗИЛ-ММЗ-164Н, в отличие от базового автомобиля, установлены двигатель ЗИЛ-157, имеющий максимальную мощность 104 л. с., и главная передача с передаточным числом 9,28.

Для подключения указателей поворота полуприцепа тягач оборудован дополнительно штенсельной розеткой.

На седельном тягаче ГАЗ-51П последних



Фиг. 12. Седельный тягач КАЗ-606 (опытный образец)

выпусков устанавливается вакуумный усилитель привода тормозов, облегчающий труд водителей и повышающий безопасность эксплуатации автопоезда.

Выгодно по своим тяговым качествам отличаются седельные тягачи, которые выпол-

няются на базе автомобилей повышенной проходимости, так как последние, как правило, снабжены понижающими передачами. Это в некоторой степени позволяет повысить грузоподъемность автопоезда при условии сохранения допустимых нагрузок на шины.

Таблица 9

Основные параметры грузовых автомобилей

Марка и модель автомобиля	Показатели											
	УАЗ-451Д 4×2	ГАЗ-51А 4×2	УралЗИС-355М 4×2	ЗИЛ-164 4×2	МАЗ-200 4×2	УАЗ-219 6×4	ГАЗ-69 4×4	УАЗ-450Д 4×4	ГАЗ-63 4×4	ЗИЛ-157 6×6	УАЗ-214 6×6	
Грузоподъемность, кг	800	2500	3500	4000	7000	12000	650	800	2000	4500	7000	
Вес снаряженного автомобиля, кг	1500	2710	3400	4100	6400	11300	1525	1650	3200	5540 (без лебедки)	12300	
Полный вес буксируемого прицепа (по шоссе), кг		3500	5000	4500	9500	15000	800		2000	3600	50000 (по грунту 10000)	
База, мм	2300	3300	3825	4000	4520	5750	2300	2300	3300	4225	5300	
Колея, мм	1436	1585	1610	1700	1950	1950	1440	1435	1588	1755	2030	
Габаритные размеры, мм:												
длина	4460	5715	6290	6700	7620	9660	3850	4300	5525	6685 (без лебедки)	8530	
ширина	2045	2280	2280	2470	2650	2650	1850	2045	2200	2315	2700	
высота	2020	2130	2080	2180	2430	2620	2030	2045	2810	2915	3170	
Внутренние размеры платформы, мм:												
длина	2600	3070	3540	3540	4500	5770	1310	2600	2940	3565	4500	
ширина	1870	2070	2070	2250	2480	2480	1440	1870	1990	2090	2500	
высота бортов	420	605	578	585	600	825	475	420	890	925	985	
Погрузочная высота, мм	968	1200	1265	1320	1390	1470	750	985	1285	1380	1650	
Площадь платформы, м <sup>2</sup>	4,87	6,35	7,3	8,0	11,2	14,3		4,87	5,85	7,45	11,25	
Объем платформы, м <sup>3</sup>	2,04	3,84	4,22	4,68	6,7	11,8		2,04	5,2	6,9	11,1	
Наибольшая эффективная мощность двигателя, л. с.	70	70	95	100*	120	180	55	65	70	109*	205	
Число оборотов в минуту	4000	2800	2600	2800*	2000	2000	3600	3800	2800	2800*	2000	
Передаточное число главной передачи	5,125	6,67	6,27	7,63	8,21	8,21	5,125	5,125	7,6	6,67	8,21	
Привод тормозов	Гидравлический			Пневматический			Гидравлический			Пневматический		
Вывод для привода тормозов прицепа	нет			Пневматический на отдельных автомобилях			нет			Пневматический		
Диаметр тормозных барабанов, мм:												
передних колес		355	420	420	440	440	280		355	380	440	
задних колес		380	438	420	440	440	280		380	380	440	
Ширина тормозных накладок, мм:												
передних колес		60	60	70	90	90	50		60	70	90	
задних колес		80	100	100	140	140	50		80	100	140	
Число задних колес	2	4	4	4	4	8	2	2	2	4	4	
Шины	8,40-15	7,50-20	8,25-20	9,00-20 260-20	12,00-20	12,00-20	6,5-16	8,40-15	10,00-18 9,75-18	12,00-18	15,00-20	
Удельная грузоподъемность	0,63	0,98	1,1	1,03	1,13	1,08	0,52	0,58	0,67	0,85	0,59	
Удельная площадь платформы, м <sup>2</sup> /т		1,82	2,08	2,0	1,6	1,19			2,94	1,65	1,61	
Удельная емкость платформы, м <sup>3</sup> /т		1,1	1,2	1,17	0,96	0,98			2,7	1,53	1,5	

\* Без ограничителя; с ограничителем у ЗИЛ-164 97 л. с. при 2600 об/мин.; у ЗИЛ-157 104 л. с. при 2600 об/мин.

На седельном тягаче повышенной проходимости ГАЗ-63Д в отличие от базовой модели установлены двухскатные колеса с шинами 7,50—20.

Тягачи МАЗ-504 и КАЗ-606 (фиг. 12) выполнены с кабиной над двигателем. Такая компоновка позволяет уменьшить базу и габаритную длину тягача, а следовательно, и общую длину автопоезда. При этом достигается более полное использование грузоподъ-

емности передних шин и, тем самым, всего тягача.

Кабина тягача оборудуется спальными местами.

При расположении кабины за двигателем грузоподъемность передних шин можно использовать при значительном смещении седельного устройства вперед.

Технические характеристики седельных тягачей приведены в табл. 10.

Таблица 10

Основные параметры седельных тягачей

Показатели	Марка и модель тягача									
	ГАЗ-51П 4×2	ЗИЛ-ММЗ-164Н 4×2	КАЗ-120Т2 4×2	КАЗ-606 4×2 опытный образ.	МАЗ-200В 4×2	МАЗ-504 4×2 опытный образ.	ЯАЗ-221 6×4	ГАЗ-63Д 4×4	МАЗ-501 4×4	ЗИЛ-157В 6×6
Базовый автомобиль	ГАЗ-51	ЗИЛ-164	ЗИЛ-150	КАЗ-606	МАЗ-200	МАЗ-503	ЯАЗ-219	ГАЗ-63	МАЗ-200	ЗИЛ-157
Нагрузка на седельное устройство, кг	2500	3840	4650	4850	7200	7700	12000 (10000 по грунту)	2500	5000	4200 (2500 по грунту)
Полный вес полуприцепа, кг	6000	9550		10500	16500	22000	30000	6000	18100	11000 (6100 по грунту)
Вес сваряженного тягача, кг	2595	3825	3950	3740	6560	6000	10100	2915	7600	5590 (5850 с лебедкой)
База, мм	3300	4000	4000	2700	4520	3200	4780	3300	4520	4225
Колея, мм										
передних колес	1585	1700	1700	1770	1950	1950	1950	1520	1950	1755
задних колес	1650	1740	1740	1740	1920	1900	1920	1650	1920	1750
Габаритные размеры, мм:										без лебедки
длина	4950	5680	5675	4780	6495	5555	7375	4950	6700	6512
ширина	2110	2300	2310	2310	2638	2600	2638	2110	2650	2360
высота	2130	2180	2180	2400	2430	2550	2620	2160	2650	2360
Высота опорной поверхности седельного устройства от полотна дороги, мм	1120	1255		1230	1360		1383	1190	1495	1400
Смещение седла относительно задней оси тягача, мм	180	220	230	170	150		50		250	60
Наибольшая эффективная мощность двигателя, л. с.	70	109*	100	108	135	180	180	70	120	109*
Число оборотов в минуту	2800	2800*	2600	2800	2000	2100	2000	2800	2000	2800*
Передаточное число главной передачи	6,67	9,28	9,28	9,28	9,81	7,73 и 10,76	8,21	7,6	9,81	6,67
Привод тормозов	Гидравлический с вакуумным усилителем	Пневматический						Гидравлический с вакуумным усилителем	Пневматический	
Число задних колес	4	4	4	4	4	4	8	4	4	4
Шины	7,50—20	9,00—20 260—20	9,00—20 260—20	9,00—20 260—20	12,00—20	12,00—20	12,00—20	7,50—20	12,00—20	12,00—18

\* Без ограничителя; с ограничителем 104 л. с. при 2600 об/мин.