**02-301 ЯАЗ-210Д 6х4 седельный тягач для буксировки полуприцепов полной массой 30/40 тн, мест 3, снаряжённый вес 10.2 тн, ЯАЗ-206А/206Б 165/205 лс, 40/45 км/час, 2102 экз., ЯАЗ г. Ярославль 1952-58 г.**



 *К сожалению, за давностью лет не помню где взял этот текст. Прошу прощения у автора.*

 История создания трёхосного тяжёлого грузового автомобиля ЯАЗ-210 берёт своё начало в январе 1941 года, когда группа инженеров ЯГАЗа под руководством главного конструктора В. В. Осепчугова была откомандирована в отраслевой институт НАМИ для разработки конструкции нового автомобиля, Начавшаяся война заставила свернуть все работы, однако в 1943 году проектирование нового семейства возобновилось. В декабре 1944 года был изготовлен первый опытный образец двухосного грузового автомобиля Я-14, получившего, в соответствии с новой отраслевой системой, обозначение ЯАЗ-200, самосвал Я-17 и трёхосный грузовик Я-16 получили, соответственно, обозначения ЯАЗ-205 и ЯАЗ-210. В апреле 1948 года был построен первый опытный образец трёхосного грузового автомобиля общего назначения ЯАЗ-210 с 6-цилиндровым двигателем ЯАЗ-206. К концу 1948 года были построены опытные образцы двух модификаций базовой модели: ЯАЗ-210А (с цельнометаллической платформой и лебёдкой) и балластный тягач ЯАЗ-210Г, седельный тягач ЯАЗ-210Д, а в следующем, 1949 году -самосвал ЯАЗ-210Е. Испытания и подготовка производства заняли три года -в 1950 году были изготовлены первые 6 самосвалов ЯАЗ-210Е. 1951 г., производство ЯАЗ-200 было окончательно свёрнуто. Начался выпуск трёхосных машин. Всего за год изготовили 140 самосвалов ЯАЗ-210Е, 189 бортовых ЯАЗ-210 и 11 балластных тягачей ЯАЗ-210Г. В 1952 г. собрали 369 самосвалов ЯАЗ-210Е, 166 бортовых ЯАЗ-210, 81 балластный тягач ЯАЗ-210Г и к ним добавились 50 седельных тягачей ЯАЗ-210Д. Год от года росло производство дизельных двигателей ЯАЗ-204 и ЯАЗ-206, повышалось их качество, увеличивался моторесурс.

ЯАЗ-210Д, 1952 – 1958 г., – первый советский тяжелый седельный тягач двойного назначения на укороченном шасси ЯАЗ-210 (4080+1400 мм) для буксировки полуприцепов или артиллерийских систем полной массой до 30 т и работы в составе вседорожных автопоездов массой до 50 т. Снабжался сцепкой с автоматическим замком седельного устройства и системой отбора сжатого воздуха для привода тормозной системы полуприцепа. На той же базе, что и ЯАЗ-210Г, был разработан седельный тягач ЯАЗ-210Д. Вместо грузовой платформы балластного типа установили седельно-сцепное устройство для буксировки полуприцепов полной массой 30 т. На опытных образцах седельного тягача ЯАЗ-210Д устанавливалась лебёдка, но на серийных машинах её место заняла пара запасных колёс. Оставили и два топливных бака. В качестве прицепного состава могли использоваться полуприцепы-тяжеловозы МАЗ-5203 (ЧМЗАП-5203) грузоподъёмностью 20 т, Т-151А и Т-151Б грузоподъёмностью 20 т и полуприцеп-цистерна ТЗ-16 на шасси полуприцепа МАЗ-5216 (позже - полуприцепа ЧМЗАП-5204), а также специальные полуприцепы военного назначения.

Балластный тягач ЯАЗ-210Г имел два буксирных прибора: спереди и сзади, а седельный тягач ЯАЗ-210Д помимо седельно-сцепного устройства, оснащался и обычным буксирным прибором «фаркоп» на задней поперечине рамы (редкая особенность для седельного тягача) и мог буксировать прицепы, так же как и его балластный собрат. Ещё одной интересной особенностью седельного тягача ЯАЗ-210Д являлось то, что с массой автомобиля был соединён «плюс» электрооборудования а не «минус», как это сделано на большинстве автомобилей. Так поступили в связи со спецификой военного применения седельного тягача по требованию основного заказчика.

 Седельные тягачи ЯАЗ-210Д из-за ограниченных производственных возможностей выпускались в очень небольших количествах.

Размеры ЯАЗ-210Д: длина - 7375 мм, ширина - 2640 мм, высота - 2575 мм.

 С 1957 года Ярославский автозавод начал производство новых моделей тяжёлых грузовиков, представлявших собой модернизацию машин семейства ЯАЗ-210: на смену бортовому грузовику ЯАЗ-210, седельному тягачу ЯАЗ-210Д и самосвалу ЯАЗ-210Е пришли, соответственно, ЯАЗ-219, ЯАЗ-221 и ЯАЗ-222. Основные отличия машин новых моделей от прежнего ЯАЗ-210 заключались в более мощном и надёжном двигателе ЯАЗ-М206, в более просторной кабине. Рулевой механизм получил пневмоусилитель, а привод сцепления -пружинный сервомеханизм. Последние машины семейства ЯАЗ-210 были выпущены в 1958 году.

|  |
| --- |
|  **Технические характеристики автомобиля ЯАЗ-210 и его модификаций**  |
| **Модификация**  | **ЯАЗ-210**  | **ЯАЗ-210А**  | **ЯАЗ-210Е**  | **ЯАЗ-210Г**  | **ЯАЗ-210Д**  |
| Назначение  | бортовой общего назначения  | самосвал  | балластный тягач  | седельный тягач  |
| Грузоподъёмность, т:  | на плохих дорогах  | 10  | 10  | 8  | - |
| на шоссе  | 12  | 10  | 8  | - |
| Грузоподъёмность прицепа(или полуприцепа)  | на плохих дорогах  | - | - | 25  | 25  |
| на шоссе  | - | - | 40  | 40  |
| Полный вес буксируемого прицепа  | 15  | - | - |
| Длина общая, мм  | 9660  | 9490  | 8190  | 7375  |
| Ширина, мм  | 2650  | 2638  | 2650  | 2638  |
| Высота (без нагрузки), мм  | 2575  | 2570  | 2735  | 2575  |
| База (от передней оси до оси балансира), мм  | 5750  | 4780  |
| База задней тележки, мм  | 1400  |
| Колея передних колёс (по грунту), мм  | 1950  |
| Колея задних колёс (между серединами двойных скатов), мм  | 1920  |
| Клиренс при нормальной загрузке, мм  | под передней осью  | 290  |
| под задним мостом  | 290  |
| Радиус поворота (по колее наружного переднего колеса), мм  | 12,5  | 10,5  |
| Углы въезда, градусов(с полной нагрузкой)  | передний  | 43  | 45  | 43  | 40  | 43  |
| задний  | 18  | 25  | 52  | 55  |
| Масса в снаряжённом состоянии (без нагрузки), кг  | 11300  | 11840  | 12000  | 12360  | 10220  |
| Распределение массы по осям, кг(без нагрузки)  | передняя ось  | 4215  | 4490  | 3900  | 4470  | 4220  |
| задняя ось  | 7085  | 7350  | 8100  | 7890  | 6000  |
| Масса с полной нагрузкой (включая водителя и одного или двух пассажиров), кг  | 23510  | 24050  | 22140  | 20570  | - |
| Распределение полной массы по осям, кг(с нагрузкой)  | передняя ось  | 4570  | 4850  | 4150  | 4320  | - |
| задняя ось  | 18940  | 19200  | 17990  | 16250  | - |
| Лебёдка  | нет  | за кабиной  | нет  | за кабиной  | нет  |
| Грузовая платформа  | тип  | металлическая,с деревяннымибортами  | металлическая,сварная  | металлическая,сварная,ковшового типа  | металлическая,сварная,специальная  | нет  |
| боковые борта  | разрезные,откидные  | неподвижные  | - |
| задний борт  | откидной  | откидной  | съёмный  | откидной  | - |
| Габариты платформы (внутренние), мм  | длина  | 5770  | 5340  | 4585  | 3076  | - |
| ширина  | 2450  | 2340  | 2430 (вверху)2130 (внизу)  | 2642  | - |
| высота  | 825  | 500  | 800  | 600  | - |
| Число и расположение запасных колёс (штатно)  | 2 за кабиной  | 1 под кузовом  | нет  | 2 в платформе  | 2 за кабиной  |
| Максимальная скорость при нормальной нагрузке на ровном шоссе, км/ч  | 55  | 45  |
| Расход топлива на 100 км с полной нагрузкой, л  | 60  | 65  | 140  | 115  |
| Количество и объём топливных баков, л  | 2 × 225  | 1 × 225  | 2 × 225  |
| Двигатель  |
| Модель двигателя  | [ЯАЗ-206A](http://wiki-org.ru/wiki/%D0%AF%D0%90%D0%97-206)  | [ЯАЗ-206Б](http://wiki-org.ru/wiki/%D0%AF%D0%90%D0%97-206)  |
| Тип двигателя  | дизельный, двухтактный, рядный, 6-цилиндровый  |
| Рабочий объём, л  | 6,98  |
| Мощность двигателя, л. с.  | 165  | 200  |
| Крутящий момент, кг · м  | 70,5  | 78  |
| Удельный расход топлива (минимальный), г/(э. л. с. · ч)  | 205  | 215  |
| Трансмиссия  |
| Сцепление  | Однодисковое сухое  |
| Коробкапеременыпередач  | тип  | 3-ходовая, с 5-ю передачами вперёд и 1-й назад (4-я передача прямая, 5-я -повышающая)  |
| синхронизаторы  | есть -на 2-й и 3-ей, 4-й и 5-й передачах  |
| передаточныечисла  | 1-й передачи -6,17, 2-й -3,40, 3-й -1,79, 4-й -1,00, 5-й - 0,78заднего хода -6,69  |
| Раздаточнаякоробка  | тип  | 2-скоростная (с синхронизаторами на обеих передачах) с межосевым дифференциалом (для задней тележки)  |
| передаточныечисла  | повышающей передачи -1,07понижающей передачи -2,13  | повышающей передачи -1,41понижающей передачи -2,28  |
| Карданные валы  | тип  | Открытого типа, трубчатые, с игольчатыми подшипниками  |
| количество  | Четыре: один карданный вал -от КПП до раздаточной коробки, один вал от раздаточной коробки к среднему мосту и два вала (с промежуточной опорой) -к заднему мосту  |
| Ведущие мосты  |
| Главные передачи  | Тип  | Двойной редуктор с коническими спиральными и цилиндрическими прямозубыми шестернями  |
| Передаточное число  | 8,21  |
| Дифференциал  | Конический, с четырьмя сателлитами  |
| Тип полуосей  | Полностью разгруженные  |
| Ходовая часть  |
| Колёсная формула  | 6 × 4  |
| Подвеска передних колёс  | Зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими рычажными амортизаторами  |
| Подвеска задних колёс  | Зависимая с балансирной тележкой, на продольных полуэллиптических рессорах  |
| Колёса и шины  | Тип колёс  | Дисковые штампованные  |
| Тип шин  | Пневматические, камерные  |
| Размер шин  | 12.00-20 (320—508)  |
| Кабина  |
| Тип кабины  | Закрытая, деревометаллическая  |
| Число мест  | трёхместная  |