**02-137 Студебекер, Studebaker US6-U3 6х6 армейский бортовой грузовик с открытой кабиной, грузоподъемность 2.5/4 т, мест: 2 в кабине и 24 в кузове, прицеп до 2.5 т, снаряжённый вес 4.42 т, двигатель Hercules JXD 95 лс, 70 км/час, с брезентовой кабиной: U3 - 4902 экз., U7 - 5104 экз., Studebaker Corp. of America США, 1942-43 г. в.**



Версия, что все US6 с открытой кабиной попали в СССР не подтверждается, см. фотографии.

*А. Богомолов autogallery.org.ru* С декабря 1942 г. в СССР неожиданно стали приходить Студебекеры с брезентовыми кабинами, неподходящие для нашей погоды. Наши потребовали вернуть металлические кабины, что и было сделано в начале марта 1943. У многих этих 10006 холодных Студебекеров ремонтные мастерские меняли кабины на самодельные или от других грузовиков, которые во множестве валялись вдоль дорог.

*forum.studebakerdriversclub.com*

*Trucker* Studebaker построил в 1942-43 годах всего 4902 грузовых автомобиля US6 (U3) и 5104 грузовых автомобиля US6x4 (U7) с открытой кабиной. Но в 1943 году в TM 10-1565 есть фотография тягача Studebaker US6x4 (U6) с мягким верхом. Это прототип или подделка?

Трехосный армейский грузовой автомобиль, созданный в рамках программы по унификации автотранспорта армии США. Производился с 1941 года фирмой Studebaker Corp. of America, а с 1943 года и фирмой Reo Motor Саг главным образом для поставок по ленд-лизу. Выпуск завершен в 1945 году. Всего изготовлено 218 863 автомобиля 13 модификаций (от U1 до U13) с короткой и длинной базой, с полным приводом и неполным (U6, U7, U8), с лебедкой и без, с закрытой и открытой кабиной (U3, U7). Фирма Reo изготовила 22 204 машины варианта U3.

**Модификации, поставляемые по ленд-лизу:**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Модификации автомобилей Studebaker US6 и US6x4 | | | | | |
| Каталожный шифр | Колёсная формула | База, мм | Исполнение | Годы выпуска | Кол-во, шт. |
| U1 | 6х6 | 3759 | Бортовой без лебёдки | 1941 | 425 |
| U2 | 6x6 | 3759 | Бортовой с лебёдкой | 1941 | 779 |
| U3 | 6х6 | 4115 | Бортовой без лебёдки | 1941–1945 | 81 535 |
| U4 | 6x6 | 4115 | Бортовой с лебёдкой | 1941–1945 | 18 779 |
| U5 | 6x6 | 4115 | Топливная цистерна без лебёдки | 1941–1942 | 500 |
| U5 | 6x6 | 4115 | Топливная цистерна без лебёдки | 1945 | 1425 |
| U6 | 6х4 | 3759 | Седельный тягач | 1942–1945 | 8640 |
| U7 | 6x4 | 4115 | Бортовой без лебёдки | 1942–1945 | 69 998 |
| U8 | 6x4 | 4115 | Бортовой с лебёдкой | 1942–1945 | 12 104 |
| U9 | 6x6 | 4115 | Шасси без лебёдки для мастерских и фургонов | 1942–1943 | 1699 |
| U9 | 6x6 | 4115 | Шасси без лебёдки для мастерских и фургонов | 1945 | 375 |
| U10 | 6x6 | 3759 | Самосвал с задней разгрузкой c лебёдкой | 1943 | 70 |
| U11 | 6x6 | 3759 | Самосвал с задней разгрузкой без лебёдки | 1943 | 210 |
| U12 | 6x6 | 3759 | Самосвал с боковой разгрузкой с лебёдкой | 1943 | 30 |
| U13 | 6x6 | 3759 | Самосвал с боковой разгрузкой без лебёдки | 1943 | 90 |

US6 (6x6) — полноприводный армейский грузовик повышенной проходимости. Особенности конструкции: колесная формула 6x6, цельнометаллическая кабина (на части машин — с брезентовыми дверями и верхом), грузовая платформа — цельнометаллическая или деревянная (на части машин — самосвального типа), 6-цилиндровый двигатель рабочим объемом 5240 см3, сухое однодисковое сцепление, пятиступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, гидравлические тормоза с вакуумным усилителем, подвеска на продольных полуэллиптических рессорах.

В поставки по ленд-лизу, видимо, в спешке попали и так называемые тропические варианты с открытой кабиной и брезентовым верхом, также пригодившиеся в РККА.

US6(6x4) — вариант автомобиля без привода на передний мост. Изготовлено 87 742 машины.

С начала 1943 года поступали и пятитонные дорожные грузовики, и шасси U7/U8 с колесной формулой 6х4.

«Студебекер» был, безусловно, наипопулярнейшим и самым массовым ленд-лизовским автомобилем в СССР За годы войны в Советский Союз было поставлено свыше 150 тыс. «студебекеров» разных модификаций. Большинство машин поступало в разобранном виде — их сборкой занимался завод «ЗиС» в Москве, а с 1944 года — завод в Минске (будущий МАЗ). Машины, собранные на сборочных предприятиях в Иране, гнали своим ходом. Часто в их кузовах везли ящики с разобранными «студебекерами» - их потом собирали на заводе в Орджоникидзе (ныне Владикавказ).

##### Краткая техническая характеристика автомобиля US6 (6x6)

|  |  |
| --- | --- |
| **Масса, кг:** | |
| без нагрузки | 4545 |
| с полной нагрузкой | 8505 |
| **Грузоподъемность, т:** | |
| по шоссе | 2,5 |
| по грунтовым дорогам | 1,5 |
| **Число мест:** | |
| в кабине | 2 |
| в кузове | 24 |
| **Скорость движения, км/ч:** | |
| наибольшая | 70 |
| средняя техническая: |  |
| по шоссе | 50 |
| по грунтовой дороге | 25 |
| **Габаритные размеры, мм:** | |
| длина | 6365 (6737 с лебедкой) |
| ширина | 2230 |
| высота | 2700 |
| **Колея, мм:** | |
| передних колес | 1590 |
| задних колес | 1720 |
| База, мм | 4120 |
| Номинальный размер шин | 7,50-20" |

|  |  |
| --- | --- |
| Наименьший радиус поворота, м | 10 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 248 |
| **Двигатель:** | |
| тип | 4-тактный карбюраторный |
| марка | Hercules JXD |
| мощность, л/с | 95 |
| число оборотов, об/мин | 2500 |
| Применяемое горючее | бензин с октановым числом не ниже 66 |
| Емкость топливного бака, л | 150 |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе | 30,4 |
| по грунтовой дороге | 38,5 |
| **Запас хода по горючему, км:** | |
| по шоссе | 390 |
| по грунтовой дороге | 330 |
| **Преодолеваемые препятствия:** | |
| наибольший угол подъема с полной нагрузкой, град. | 30 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 25 |
| глубина брода, м | 0,8 |