**02-423 Я-4 4х2 первый советский серийный бортовой грузовик грузоподъемностью 3.5 т, мест 2, сухой вес 4.11 т, полный вес в пределах 8,2-8,5 т, Mercedes-Benz М26 70 лс, до 45 км/час, 66 экз. бортовых и 70 шасси, ЯГАЗ №3 г. Ярославль, 1928-29 г. в.**

Статьи М.В. Соколова и С.В. Кирильца, сознательно приведенные в обратной хронологии, дают не только исчерпывающие знания о самом грузовике, но и понимание кропотливой работы исследователей истории нашего автопрома. Спасибо авторам и создателям gruzovikpress.ru.

**Изготовитель:** Государственный автомобильный завод №3 (с 1926 по 1933 г.) Главного управления авто-тракторной промышленности (ГУТАП) НКТП СССР, Ярославль.

*ГАЯО Р-450 оп. 1 д.353 л.1-2* … на ЯГАЗ №3 с октября по декабрь было выпущено лишь шестьдесят автомобилей Мерседес-Бенц: пятьдесят девять грузовых автомобилей и один самосвал. Выпуск Я-4 продолжался до июня 1929 года. Всего за 1928/29 год было изготовлено сто тридцать шесть единиц этой модели: шестьдесят шесть грузовых и семьдесят шасси.

 *Станислав Васильевич Кирилец ГП 08-2017, Почти забытый юбилей (Часть 1), Автомобили концерна «Даймлер» – 120 лет в России. Поражает высокая щепетильность автора при изложении своих исследований. Надеюсь, что появится сборник его трудов…*

**Советские «Мерседесы»**

 В 1926–1927 годах компания Daimler-Benz представила новые модели автомобилей грузоподъёмностью от 1,5 до 5 тонн. На них сразу же обратили внимание советские специалисты. Особый интерес вызвали 3,5-тонные машины модели L2, а также автобусы N2 и их шасси. Грузовики Mercedes-Benz L2 образца 1926–1927 годов оснащались 4-цилиндровыми двигателями Daimler-Benz M 2, мощностью 55 л.с., после чего на них стали устанавливать новые 6-цилиндровые моторы модели M26 мощностью 70 л.с. Этими же двигателями оснащались и автобусные шасси типа N2.

 Государственный трест автомобильных заводов (известен и под названием «Автотрест») решил наладить сборку и лицензионное производство новых моделей тяжёлых грузовых машин L2 на заводе ЯГАЗ в Ярославле. Первоначально речь шла о закупке 150 шасси Mercedes-Benz L2. В качестве бонуса Daimler-Benz предоставлял лицензию на производство этой модели, включая все чертежи, спецификацию агрегатов и помощь своих специалистов в организации производства. Договор между Торговым представительством СССР в Германии («Русгерторг») и фирмой Daimler-Benz был подписан в апреле 1928 года. Общая сумма заказа составила 448 960 долларов САСШ, но спецификация заказа изменилась. В комплект поставки входили: одно шасси L2 c кабиной и самосвальным механизмом фирмы F. X. Meiller GmbH & Co KG, 59 шасси L2 без кабин, 10 низкорамных автобусных шасси N2/6, 138 силовых агрегатов M26 и запасные части.

 Установку кузовов на автобусные шасси произвёл завод АМО в Москве. А грузовые машины L 2 и самосвал были собраны в Ярославле с октября по декабрь 1928 года. Кузова и кабины к грузовым Mercedes-Benz L2 ЯГАЗ изготавливал сам. Этими же кузовами и кабинами оснащалась новая ярославская модель Я-4, выпуск которой начался параллельно со сборкой немецких автомобилей. Внешне похожие на одну из модификаций автомобиля Mercedes-Benz L2 грузовики Я-4 оснащались силовыми агрегатами М26, поставляемыми из Германии. Всего, включая опытный автомобиль, было собрано 137 машин Я-4, из них 67 бортовых грузовиков и 70 шасси. На заводе АМО на 14 ярославских шасси Я-4 были установлены автобусные кузова.

 Советская профильная литература и периодика противоречива. В ранних справочниках и статьях мощность двигателей Я-4 указывалась как 54 л.с., а в поздних – 70 л.с. Также варьировалось число цилиндров от четырёх до шести, при этом все силовые агрегаты называли типом M26. Из этого можно сделать вывод, что первоначально на машинах хотели установить старые силовые агрегаты Daimler-Benz M2, но затем решение изменили в пользу новых двигателей модели M26

*Из статьи Михаила Владимировича Соколова «80 лет ярославской «четырёхтонке» Грузовик Я-4 1928 г.» на ГП 06-2008.* Спасибо автору!.

 В 1928 году в стране появился первый серийный грузовик 4-тонной грузоподъемности со скромным незатейливым индексом «Я-4» и импортным силовым агрегатом. Именно эта модель впервые получила внешность, основные черты которой оставались затем неизменными на всех довоенных ярославских автомобилях и стали историей лишь с появлением в 1947 году дизельного ЯАЗ-200.
 Трехтонный грузовик Я-3, выпуск которого начался в Ярославле в ноябре 1925 года, являлся машиной откровенно слабой. Да и вправду, что мог дать автомобилю полной массой 7330 кг двигатель от АМО-Ф15 мощностью всего в 35 л.с.? Грузовик, рама и ходовая часть которого были рассчитаны и вполне выдерживали бы нагрузку в 5 тонн, использовался всего лишь на 3/5 от расчетной величины. Но даже и с этими тремя тоннами Я-3 мог разогнаться всего лишь до 25 - 30 км/ч, а на трудных участках пути ему и вовсе часто не хватало мощности.
 Было ясно, что ярославский грузовик нуждался в более мощном двигателе, однако отечественная промышленность тех лет пока что не могла предложить ничего более подходящего. Поэтому, как только появилась возможность для закупки силовых агрегатов за рубежом, завод начал использовать такой вариант.

 … в Германии была закуплена партия двигателей «Мерседес», ставших моторами для новой версии ярославского грузовика. Во второй половине 1928 года немецкие силовые агрегаты были доставлены в Ярославль, что позволило в короткие сроки создать более мощный, нежели Я-3, грузовик Я-4.
 Благодаря двигателю, конструкция машины претерпела ряд серьезных изменений. Мотор «Мерседес» имел гораздо большие габариты, нежели «старичок» «Ф15». Он выдвинулся одновременно как вперед, заставив изменить форму капота и всего передка в целом, так и назад, вынудив отодвинуть несколько дальше кабину и грузовую платформу. В результате общая длина машины увеличилась с 6500 до 6635 мм. Ширина (2460 мм), высота (2550 мм) и база (4200 мм) остались теми же, что и на Я-3. Колеи передних и задних колес по сравнению с «соседними» моделями Ярославского автозавода тоже не менялись (1750 и 1784 мм соответственно). Снаряженная масса машины, составлявшая 4700 кг, возросла по сравнению с Я-3 всего на 200 кг, зато ее грузоподъемность увеличилась на 500 - 1000 кг (3,5-4 тонны). Несмотря на оставшееся прежним передаточное число главной передачи (цилиндрические и конические шестерни - 10,9), скорость автомобиля выросла до 45 км/ч. Толкающие усилия на раму, в отличие от Я-3 с его наружными толкающими штангами, стали передаваться трубой карданного вала, упиравшегося своим передним сферическим шарниром в шаровую опору на поперечине рамы. Для подачи топлива из 120-литрового бака, расположенного под сиденьем водителя, служил вакуум-аппарат. Изменился и размер шин – вместо 38х7 стали применяться более массивные 40х8, но пока еще с прежним рисунком – «шоссейной елочкой». Весивший изрядно Я-3 было очень сложно остановить тормозами с механическим приводом, причем – только на задние колеса, поэтому при создании Я-4 главный конструктор ЯГАЗа В. В. Данилов применил вакуумный усилитель «Бош-Девандр» (Bosch-Devaunder), встроенный в привод тормозов и в три раза увеличивавший усилие от ноги шофера на педаль.
 Внешние обновления также были весьма существенны. Я-4 получил полноценный объемный капот с двумя продольными люками в верхней части и 16-ю «луврами» в прямоугольной накладке на каждой из боковин. Кабина осталась открытой по бокам, но стала более широкой – трехместной, а главное – наконец-то получила водительскую дверь в левом борту. По моде тех лет боковые части кабины не были абсолютно плоскими, а несколько сужались к низу. В лобовом стекле из двух равных половин (левая – открывавшаяся) хорошо просматривался 4-спицевый руль, на 65% выступавший над торпедо. Верхние брезентовые «боковушки» кабины вместе с небольшими целлулоидными окнами в них при хорошей погоде закреплялись «в скатку» под боковыми краями крыши. Для последующего их развертывания и закрепления (на случай холодов и непогоды) служили петли, а на кабине – штырьки (по 6 с каждой стороны). Передний буфер, хотя и не распространялся еще на всю ширину передка, уже стал плоским (а не полукруглым, как у Я-3), а крылья приобрели традиционную для довоенных «ярославцев» форму, лишь несколько подкорректированную потом на ЯГ-6. Впервые в отечественном автомобилестроении Я-4 был оборудован буксирными крюками, располагавшимися снизу от буфера. Колесные диски с парами маленьких окошечек правильной круглой формы (идентичные дискам Я-3) крепились к ступицам на десяти шпильках. Интересно, что ступицы задних колес машины ощутимо выдавались из пространства наружных колесных дисков.
 Согласно статистике, опубликованной в 1930-х, до конца 1928 года на ЯГАЗе успели изготовить 28 экземпляров Я-4, и еще 109 собрали в следующем, 1929-м году. Таким образом, всего было построено действительно 137 машин этой модели. А почему «действительно»? Да потому что, к сожалению, за давностью лет, как по количеству двигателей (машин), так и по их параметрам, приводимые в разных источниках данные весьма и весьма противоречивы.
 Так, в 1930-х в специальной литературе наряду с количеством «137», двигателей «Мерседес», полученных из Германии для Ярославского завода, кое-где обозначена другая цифра – 180 моторов. Причем, иногда их называют «Мерседес», а иногда – «Мерседес-Бенц».
 Еще хуже обстоит дело с их мощностью. Практически во всех изданиях 1930-х годов она заявлялась как 54 л.с. Это следует, например, из статьи С. Чужого «10 лет Ярославского автозавода» (журнал «Мотор», 1935 год), из материалов изданий «За рулем» и «Автотракторное производство». Та же самая мощность в 54 л.с. приводилась для Я-4 и в руководстве по эксплуатации «Грузовые автомобили ЯГ-6 и ЯС-3», изданной в 1936 году, где кратко описывалась история модельного ряда ЯГАЗ. Однако, уже в 1948 году (журнал «Автомобильная промышленность», №4) в статье тогдашнего главного конструктора ЯАЗа В. В. Осепчугова при участии В. С. Победоносцева (ГлавАвтозаводов) появилась цифра «70 л.с.». Видимо, отсюда последнее значение было почерпнуто Л. М. Шугуровым, приводилось затем в его публикациях и перекочевало таким образом практически во все многочисленные современные источники.
 Более того, неясно даже о какой именно модели двигателя идет речь... Если, скажем, у О. Курихина («Техника-Молодежи», 1997 год) это «...137 нижнеклапанных 70-сильных моторов «Мерседес» М-26, которые поставлялись вместе с многодисковым сцеплением, 4-ступенчатой КПП и электростартером», то в «Истории предприятия ОАО «Автодизель» (выкладывалась на сайте ЯМЗ) эти двигатели называются «Мерседес Л-3», и тоже – в комплекте со сцеплением и КПП. Если у В. И. Матвеенко в книге «Забытые и знаменитые» эти двигатели значатся, как 6-цилиндровые, то у того же Шугурова – это 4-цилиндровые моторы.
 Скорее всего, путаница с мощностью двигателей «Мерседес» возникла из-за еще одной модели, опытной, дизельной, созданной несколько позже – в марте 1932 года. Видимо, кто-то в свое время просто перепутал карбюраторные 54-сильные «Мерседесы», 137 штук которых закупили в 1928-м году для Я-4, со «штучным» дизелем «Меrcedes-Benz-ОМ-5», установленным экспериментально на один из Я-5 весной 1932 года. Вот он-то и имел как раз мощность в 70 л.с., участвовал затем во Всесоюзном дизельном автопробеге летом 1934 года, где показал неплохие результаты.
 Пожалуй, только в плане того, как именно приобретались эти двигатели, все источники единодушны: «Как только появилась возможность, в Германию в составе делегации был направлен В. В. Данилов, которому поручили подобрать и заказать нужный мотор».
 Что касается всех этих разночтений, то наилучшим их разрешением стал бы комплекс архивных изысканий по Я-4, причем не только у нас в стране, но и в Германии. Даже если не удастся отыскать ничего заслуживающего доверия по линии ЯГАЗа-НАТИ-автопрома тех лет то уж в архивах «Мерседес» наверняка имеется статистика о том, сколько и каких именно двигателей было продано в СССР осенью 1928 года.
 Но вернемся к серийным Я-4. Часть из 137-ми экземпляров машины поступила в РККА, где ими были укомплектованы подразделения возимой артиллерии в качестве транспортировщиков 122-мм артиллерийских орудий.
 Остальные же были распределены по автобазам «Союзтранса» и другим автопредприятиям, например – имелись в 1-й и 2-й автобазах «Метростроя» в Москве.
 Партия Я-4 была закуплена «СовМонгТувТоргом» и в 1930-х годах эксплуатировалась на знаменитом Чуйском тракте, пролегавшем через Горный Алтай в Монголию.
 Однако это было скорее исключение из правила. В основном же эти тяжелые (а Я-4 во время производства являлся самым большегрузным в СССР) грузовики использовались в крупных городах, поскольку в сельской местности в то время почти не было мостов и дорог с твердым покрытием, способных выдерживать (особенно в период весенне-осенней распутицы) без малого 9 тонн полного веса Я-4.
 В процессе эксплуатации Я-4 нередко комплектовали узлами и деталями от Я-5 и более поздних «ЯГов», а часто и отечественными двигателями АМО-3 и ЗиС-5, поскольку снабжение запчастями немецких двигателей налажено не было, и любая серьезная поломка практически ставила на моторе «крест». В таком несколько гибридном виде многие экземпляры Я-4 прослужили до конца 1930-х годов.
 И еще несколько слов об историческом значении этой машины. Обычно, затрагивая тему довоенных ярославских грузовиков, о Я-4 упоминают лишь вскользь: мол, на базе Я-3 создали грузовик с импортным двигателем, а потом его сменил еще более сильный Я-5. Но говорить о Я-4 всего лишь как о модификации Я-3 в корне неверно. Исходя из объема изменений и новшеств, Я-4 правильнее определить как самостоятельную, хотя и не получившую достаточного распространения, базовую модель. А вот Я-5 действительно представляется лишь модификацией «4-го», правда более мощной и куда более многочисленной.
 Для 1928 года, когда он появился, Я-4 являлся очень современным и весьма передовым в техническом плане грузовиком, не уступавшим, а кое в чем даже превосходившим лучшие зарубежные образцы. Иными словами, Я-4 стал существенным рывком вперед, приблизившим продукцию ЯГАЗа к мировому уровню той поры. Пришедший вслед за ним Я-5 еще более поднял планку продукции завода, и в качестве серийной базовой модели стал вершиной довоенного автопроизводства в Ярославле (с той лишь оговоркой, что двигатель и КПП оставались опять-таки импортными). Последовавшие затем ЯГ-3 и ЯГ-4, хотя и были полностью отечественными, уже начали серьезно отставать от развивавшегося быстрыми темпами мирового автомобилестроения, а ЯГ-6 в конце 1930-х годов и вовсе стал явным анахронизмом. В этом не было вины завода, к тому времени создавшего много новых интересных разработок, но почти не имевшего возможности для их реализации, однако опять привело к значительному отставанию СССР по большегрузным автомобилям.
 В свете всего выше сказанного, появление в 1928 году модели Я-4 представляется сейчас серьезным и этапным шагом, имевшим гораздо большее значение для отечественного автопрома, чем об этом принято говорить, знаменательным событием, вполне достойным нашего внимания, уважения и нашей памяти.