**02-010 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 г. Ярославль, 1928-29 г. в.**



 То, что Мастер не довел кабину до соответствия прототипу, наверное, даже и хорошо…

**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.

*Из книги М. В. Соколова «Ярославские большегрузные автомобили.» Т. 1, Барнаул, 2015 г.*

**Под влиянием «Даймлер-Бенц»**

 … свои три тонны Я-3 перевозил со скоростью всего 20-25 км/ч, по плохим дорогам - лишь 10-15 км/ч, а на трудных участках пути ему и вовсе часто не хватало мощности. Было ясно, что для выпуска на Ярославском автозаводе был нужен более новый и современный грузовик с гораздо более мощным двигателем, найти который можно было только за рубежом. Поэтому, уже 9 октября 1926 г. Автотрест, как регулирующий орган советского автопрома, заключил с Госторгом СССР договор о крупной закупке иностранных автомобилей для последующего освоения их на советских заводах, в первую очередь на ЯГАЗе.

 … поначалу чаша весов гораздо больше склонялась к Европе. Комиссия Автотреста посетила ряд крупных европейских автозаводов для выбора нового типа грузовика для производства в СССР. Взоры наших специалистов привлекла обновленная линейка грузовиков «Мерседес-Бенц» (Mercedes-Benz), только что появившаяся в Германии после слияния двух старейших автофирм Даймлера и Бенца. Выбор пал на 3-3,5-тонную модель L2 с почти такой же как и у Я-3 базой и габаритами. Компания «Даймлер-Бенц» (Daimler-Benz AG) согласилась предоставить лицензию, чертежи и спецификацию на этот грузовик в обмен на закупку 150 шасси L2 по цене 3100 $. Согласно расчетов, итоговая себестоимость каждого такого грузовика с учетом транспортировки и дальнейших работ в Ярославле составила бы 6100 $. Поэтому в итоге Автотрест ограничился закупкой всего 59 машинокомплектов шасси и дополнительным закупом 138 комплектов силовых агрегатов модели L2 (двигатели М26, КПП и сцепления). Для знакомства с будущим объектом производства и решением технологических вопросов в Германию отправилась и делегация специалистов ЯГАЗа во главе с В.В. Даниловым.

 Компромиссное решение, принятое нашей стороной, оказалось весьма верным, позволившим в короткие сроки создать из не очень-то удачного Я-3 замечательный по своим свойствам, востребованный и действительно современный на тот момент грузовик Я-4. В отличие от Я-3, цифра «3» в индексе которого обозначала грузоподъемность в тоннах, у Я-4 цифра в индексе стала означать порядковый номер модели. Подготовка технологической базы и освоение конструкции заняло около года. В августе 1928 г. собрали первый пробный экземпляр машины, слегка отличавшийся от последующих серийных. Осенью началась сборка закупленных «Мерседесов» модели L2, а вместе с ней затем и серийное производство отечественных Я-4 с немецкими силовыми агрегатами. Интересно, что первые Я-4 собирались на рамах Я-3, некоторый задел которых существовал в тот момент на заводе. Чтобы использовать эти уже изготовленные рамы для выпуска новых грузовиков, в них высверливали иные отверстия под крепление двигателя и переднего бампера и производили некоторые другие изменения.

 Благодаря двигателю, конструкция машины претерпела ряд серьезных изменений. Новый мотор 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 6575 до 6635 мм, а ширина - с 2340 до 2400-2460. Высота (2550 мм) и база (4200 мм) остались тем же, что и у Я-3. Колеи передних и задних колес по сравнению с «соседними» моделями «Я» тоже не менялись (1750 и 1784 мм соответственно). Снаряженная масса машины, составлявшая 4,7 т, возросла по сравнению с Я-3 всего на 200 кг, зато ее грузоподъемность увеличилась на 0,5 т, и достигала теперь 3,5 т.

 Внешние изменения также были весьма существенны. Я-4 получил кабину и капот, в точности повторявшие аналогичные элементы «Мерседес-Бенц» моделей 1927 г. Гораздо более объемный капот имел два продольных верхних люка и два продольных люка в боковинах, причем в каждом из последних имелось по 16 вертикальных отверстий - «лувров». Однако радиатор у Я-4 в силу производственных возможностей ЯГАЗа оставался сотовым, а не пластинчатым. Кабина а-ля «Мерседес» заметно понизилась и упростилась, и хотя оставалась открытой по бокам в верхней части, зато теперь получила две симметричные полудверцы, как в левом (водительскую - наконец-то!), так и в правом бортах. Боковые плоскости кабины не были абсолютно ровными, а несколько сужались к низу. В лобовом стекле из двух равных половин (левая - открывавшаяся) хорошо просматривался 4-спицевый руль, на 65% выступавший из-под торпедо.

 Боковые брезентовые чехлы кабины с парами небольших целлулоидных окон в них при хорошей погоде закреплялись «в скатку» по краям ее потолка. Для последующего их развертывания и закрепления (на случай холодов и непогоды) служили петли, а на кабине - штыри (по 6 штук с каждой стороны). Передний бампер, хотя и не распространялся еще на всю ширину передка, уже стал прямым (лишь с чуть загнутыми краями), а крылья спереди стали более закрытыми. Кроме того, впервые в отечественном автомобилестроении Я-4 был оборудован буксирными крюками, располагавшимися снизу от бампера.

 Несмотря на сохранившуюся главную передачу (цилиндрические и конические шестерни) ее передаточное число снизили до 7,31, а скорость автомобиля выросла до 45 км/ч. Кстати, рама претерпела изменения не только спереди: толкающие усилия на нее, 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 (аналогично L2).

Этот элемент сохранится затем на всех довоенных серийных ярославских грузовиках. Даже тихоходный Я-3 было очень сложно остановить тормозами с механическим приводом, причем - только на задние колеса, поэтому на Я-4 применили вакуумный усилитель «Бош-Девандр» (Bosch-Devaunder), встроенный в привод тормозов и в три раза увеличивавший усилие от ноги шофера на педаль, а в добавок к основной тормозной системе появился и ручной тормоз. Мосты, ступицы и колесные диски по сравнению с Я-3 никаких изменений не претерпели. Я-4 мог комплектоваться шинами 38x7 или 40x8 с протектором «шоссейная елочка».

 До конца 1928 г. на ЯГАЗе успели изготовить 28 экземпляров Я-4, и еще 109 единиц собрали зимой-весной 1929 г. (некоторая часть из последних была выпущена в виде шасси и отправлена на АМО под монтаж автобусных кузовов). Таким образом, всего в течение 6 месяцев было построено 137 машин этой модели. Отпускную цену на машину установили в пределах 18000 руб, да и проблемы со сбытом ушли в прошлое. Половина бортовых Я-4 была закуплена основным заказчиком для частей Красной армии, остальные разошлись по крупным автобазам страны. Не удивительно, что Я-4 вскоре стал одним из самых редких и малоизвестных отечественных грузовиков.

 Казалось бы, и эксплуатация столь малочисленной «переходной» модели за давностью лет практически не должна была оставить о себе никаких следов. Но это не так. По счастью, о службе и работе бортовых Я-4 сохранилось гораздо больше свидетельств. Так в РККА ими были укомплектованы подразделения возимой артиллерии, где Я-4 применялись в качестве транспортировщиков 122-мм артиллерийских орудий. Остальные машины были распределены по автобазам трестов «Союзтранс» (сеть автобаз по всему СССР), «Метрострой» (Москва), «Моссельпром» (Москва) и другим крупным городским автохозяйствам.

 Партия Я-4 была закуплена «СовМонгТувТоргом» (г. Бийск) и в 1930-х годах эксплуатировалась на знаменитом Чуйском тракте, пролегающем через Горный Алтай и соединяющем СССР и Монголию. Известна работа этих грузовиков по вывозу полезных ископаемых на Кольском полуострове, и на золотодобыче в Восточной Сибири. Однако это были скорее исключения из правила. В основном же эти тяжелые грузовики (а Я-4 во время производства считался большегрузным) использовались в крупных городах, поскольку в глубинке, особенно сельской, или просто отдаленных регионах в то время почти не было мостов и дорог с твердым покрытием, способных выдерживать (особенно в период весенне-осенней распутицы) 8,2-8,5 т их полного веса.

 В процессе эксплуатации Я-4 нередко комплектовали узлами и деталями от более поздних ярославских грузовиков, а поскольку снабжение импортными запчастями налажено не было, в ход шли отечественные силовые агрегаты от АМО-3 и ЗиС-5. В таком подновленном виде некоторые экземпляры Я-4 прослужили до конца 1930-х г. Но, увы, их было слишком мало, чтобы хоть один единственный грузовик этой модели мог чудом уцелеть до наших дней.

 Что касается Я-4, выпущенных в виде шасси, то в первую очередь они традиционно использовались кузовным цехом АМО для постройки пассажирских автобусов со своими фирменными кузовами. Так как база шасси по сравнению с Я-3 не изменилась, а капот автобусов Я-3 был изначально больше чем у грузовиков, на шасси Я-4 эти кузова «садились» точно также, не требуя никаких изменений. Такие автобусы АМО на шасси Я-4 эксплуатировались/в Москве, Свердловске, Челябинске и других городах СССР. Так в Свердловске Я-4 стал первым автобусом, доставлявшим рабочих на завод «Уралмаш».

 Наряду с этим типом автобусного кузова на шасси Я-4 строили и иные по конструкции служебные автобусы. Одна из таких машин работала в 1930-х гг. в городе Березники тогдашнего Пермского округа Уральской (с 1934 г. Свердловской) области (ныне - Пермского края). Судя по конструкции кузова, построен он был не на АМО и не на «Аремкузе», так что предприятие-изготовитель этого автобусного салона (скорее всего местное, уральское) остается пока неизвестным, однако известно, что автобусов с кузовами такого типа на ярославских шасси было построено как минимум 2 экземпляра.

 Кроме автобусов, кое-где на местах бортовые Я-4 переоборудовали в самодеятельные пожарные машины.

 И еще несколько слов об историческом значении этой машины. Обычно, затрагивая тему довоенных ярославских грузовиков, о Я-4 упоминают слегка и вскользь, всего лишь как о промежуточной, переходной модели, что в целом неверно. Исходя из объема внедренных здесь изменений и новшеств, Я-4 правильнее определить как вполне самостоятельную, хотя и не получившую достаточного распространения базовую модель. И, более того, модель, представлявшую собой конструктивную основу всех последующих довоенных ярославских грузовиков, являвшихся по сути лишь дальнейшими ее модернизациями. Для 1928 г., когда он появился, Я-4 стал очень современным и весьма передовым в техническом плане грузовиком, не уступавшим, а кое в чем даже превосходившим лучшие зарубежные образцы. Иными словами, Я-4 явился вторым, и на этот раз действительно гигантским шагом вперед, приблизившим продукцию ЯГАЗа к мировому уровню той поры.

 *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

.