

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

№ 19

## ЯАЗ-200



С ДИЗЕЛЬНЫМ «СЕРДЦЕМ» ☆ ЭКОНОМИЧНЫЙ И ПРОХОДИМЫЙ ☆ ОСВОИТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск №19, 2018

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:  
8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:  
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут  
отличаться от реального внешнего вида  
в продаже.

**Печать:** ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 10 000 экз.

**Иллюстрации предоставлены:**  
стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»  
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра  
Павленко и Максима Шелепенкова**



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов  
и Алексей Радованов**

Дата выхода в России 08.02.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







## В историю отечественного автомобилестроения ЯАЗ-200 вошел как первый серийный грузовик, оборудованный дизельным двигателем.

### Отстоять дизель

3 февраля 1943 года в Народном комиссариате среднего машиностроения открылось совещание конструкторов автомобильных заводов и предприятий-смежников. На совещании были намечены пути развития автомобильной промышленности, определены основные характеристики послевоенной автомобильной техники и база для ее производства. В частности, Ярославский автомобильный завод получил задание на разработку большегрузного автомобиля Я-14 с дизельным двигателем. Тогда же для решения ряда технических вопросов в США направили инженера Наума Самойловича Ханина, который впоследствии стал заместителем главного конструктора автозавода по дизельным двигателям. В 1944 году в командировку в США отправились А. А. Малышев (позднее главный конструктор ЯАЗа) и Г. И. Кожанов. Их главной задачей было изучение зарубежного опыта производства дизельных двигателей и определение объема закупок оборудования, необходимого для организации производства дизельных моторов в СССР.

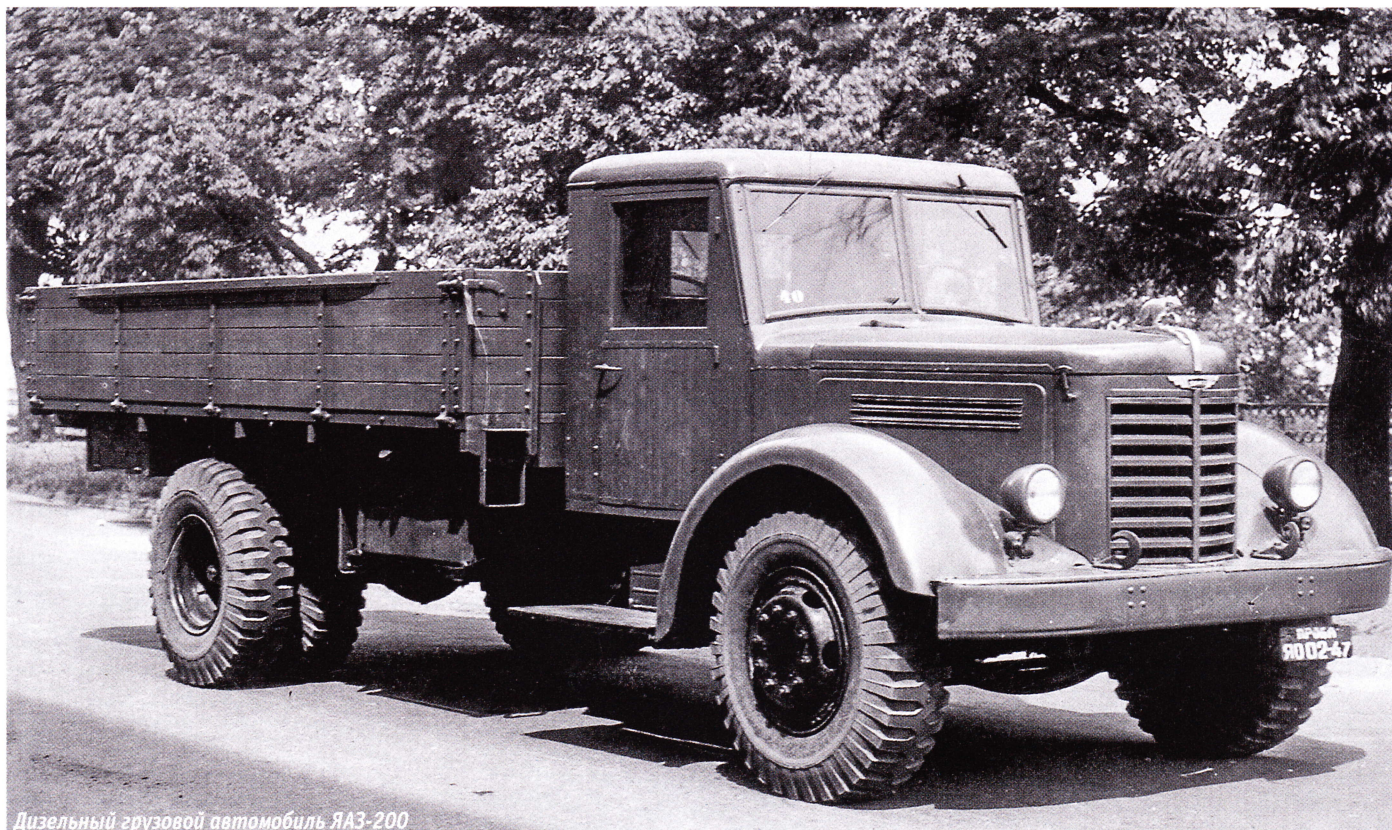
К созданию автомобиля грузоподъемностью 7 т для дорог с твердым покрытием и 5 т для всех остальных дорог на заводе приступили в середине 1944 года с таким расчетом, чтобы первый опытный образец закончить к концу года. В соответствии с новой системой индексации продукции, принятой недавно в автомобильной промышленности, Ярославскому автозаводу выделили диапазон цифр от 200 до 249. Это было необходимо для упорядочивания каталожных наименований запасных частей, поскольку из-за одинаковых цифровых индексов продукции разных предприятий происходила путаница (например, ЗИС-5 и ЯГ-5). В результате проект дизельного ярославского грузовика получил наименование ЯАЗ-200.

Работы возглавил Георгий Михайлович Кокин, который с марта 1942 года занимал должность главного конструктора завода. По воспоминаниям современников, над созданием первого опытного образца грузовика «трудились днем и ночью». Оперение для опытной машины изготовил жестянщик Хализов, а сложнейшую по кон-

фигурации переднюю ось за неделю выточил на фрезерном станке мастер Осипов. Чтобы сократить время проектирования и изготовления опытного образца, кабину для него позаимствовали у американского грузовика *Mack* серии *L* выпуска 1940 года, а дизельный двигатель установили американского производства *GMC-4-71* вместе со сцеплением и коробкой передач. Такой же силовой агрегат в то время устанавливался на серийные артиллерийские тягачи Я-12, выпускавшиеся Ярославским автозаводом.

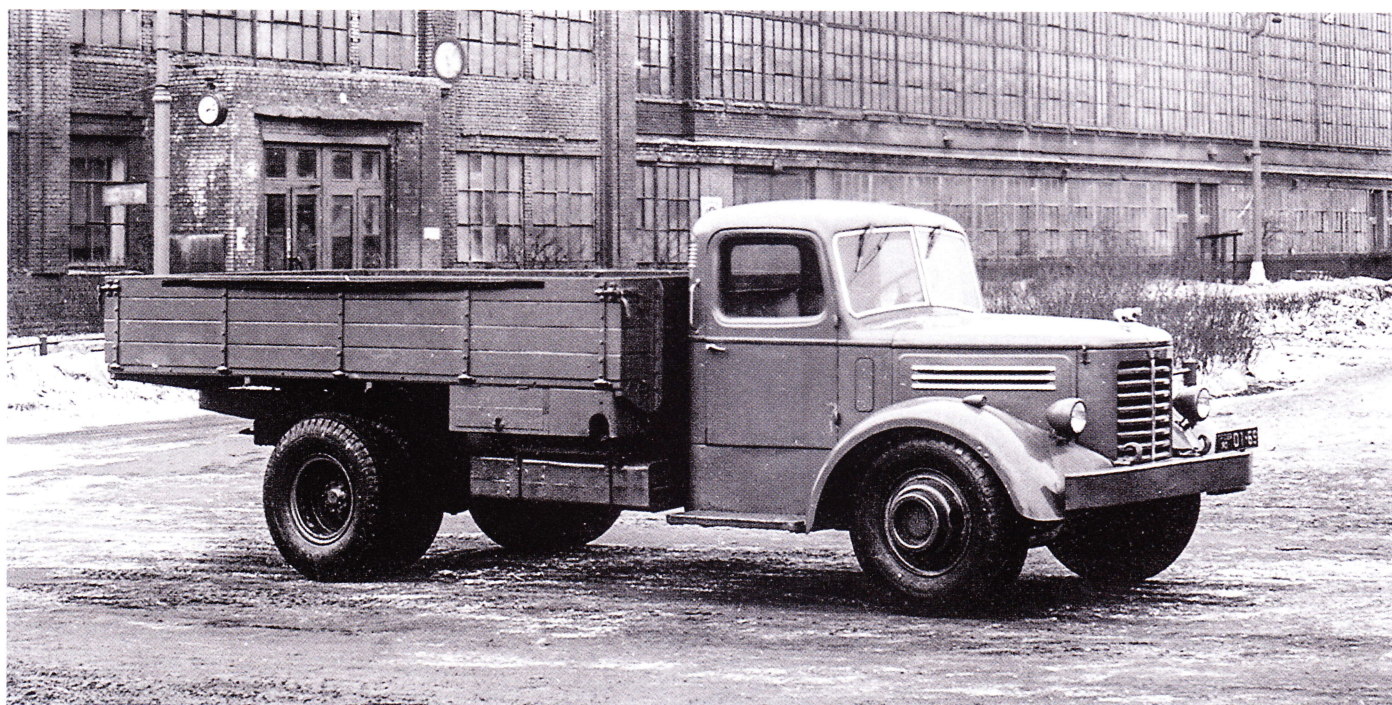
Опытный образец ЯАЗ-200 построили 23 декабря 1944 года. Капот американского грузовика *Mack* украшала фигурка бульдога, поэтому ярославские автомобилестроители решили установить на капот своей машины фигурку медведя со старинного герба города Ярославля времен Ярослава Мудрого.

Когда 19 июня 1945 года машину вместе с другими новыми образцами автомобильной техники показали в Кремле руководству страны, И. В. Сталин обратил особое внимание на эту фигурку — идея ему



Дизельный грузовой автомобиль ЯАЗ-200





Первый опытный образец ЯАЗ-200

понравилась, и он дал указание наркому среднего машиностроения СССР С. А. Акопову медведя оставить. Нарком по этому поводу потом возмущался: «Тоже мне, историки. Краеведы! Откуда-то выкопали какую-то совершенно древнюю легенду и сделали себе красивую игрушку. Красивую и дорогую игрушку! Во сколько обойдется заводу ставить ее на каждую машину? А попробуй теперь не поставить...».

Продолжив осмотр автомобиля, Сталин выразил сомнение в возможности быстрого освоения дизельного мотора и предложил

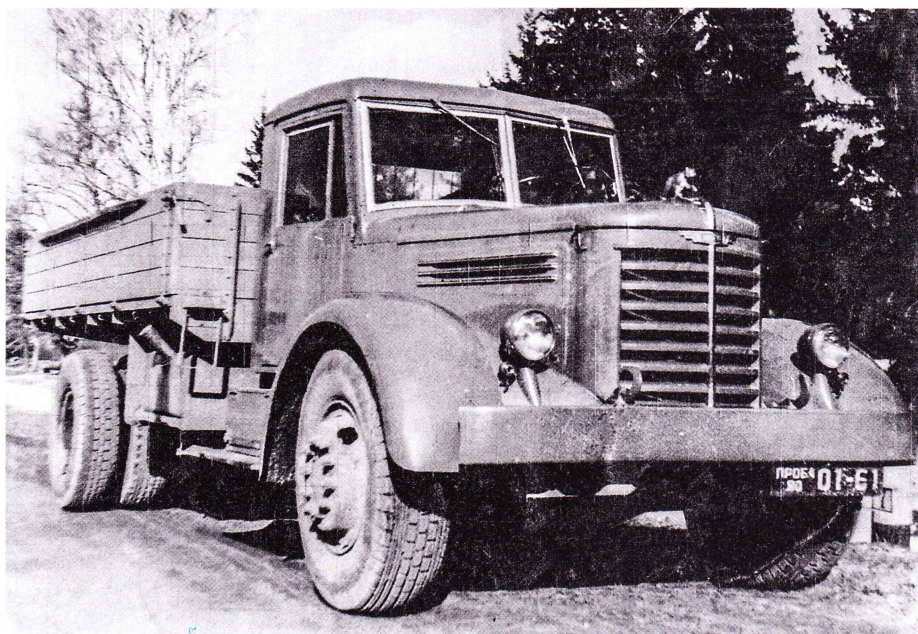
пока устанавливать на ЯАЗ-200 карбюраторные двигатели ЗИС. Но главному конструктору завода Г. М. Кокину и начальнику экспериментального цеха М. С. Самсонову, сопровождавшим машину на показе, удалось отстоять дизель.

26 августа 1945 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) принял постановление №9905 «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности». Этим постановлением предусматривалось принять к производству на Ярославском автомобильном и Минском автосборочном заводах грузовые автомобили

грузоподъемностью 5–7 т с дизельным мотором «Дженерал-Моторс» с началом производства уже в 1946 году и постепенным увеличением объемов выпуска. Так, в Ярославле в 1947 году должны были собрать уже 5 тыс. дизельных грузовиков, а к 1950 году — 25 тыс. штук в Ярославле и 15 тыс. в Минске.

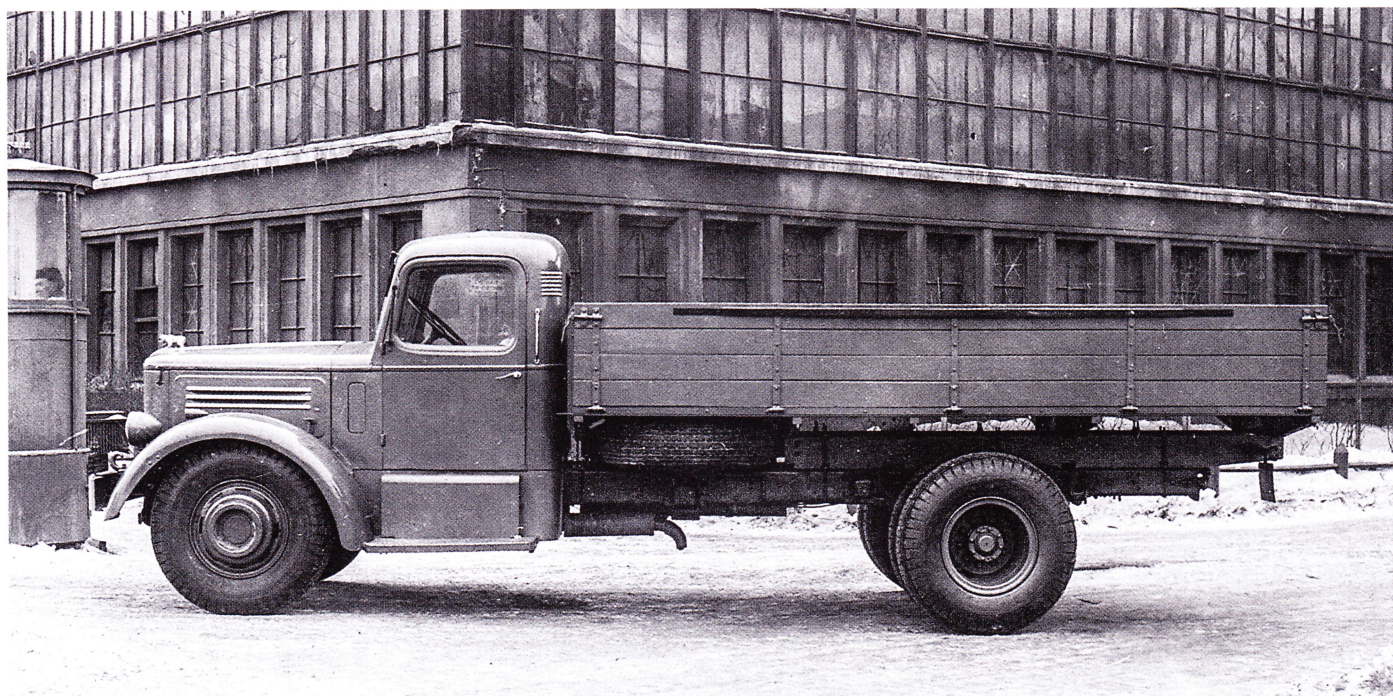
### Испытания выдержал

Осенью 1945 года главным конструктором ЯАЗа становится Виктор Васильевич Осепчугов, заменивший командированного на аналогичную должность на Минский автосборочный завод Г. М. Кокина. Вместе с Кокиным в Минск из Ярославля направили большую группу специалистов: конструкторов, технологов, металлургов, а также чертежно-техническую документацию, часть уникального оборудования, приспособлений, оснастки для организации производства автомобилей на новом месте. Главным инженером ярославского автозавода был назначен А. М. Лившиц (в 1941–1942 годах — главный инженер, в 1942–1943 годах — директор Горьковского автозавода, с 1943 года — главный инженер Ульяновского автозавода), прибывший из Ульяновска с группой инженерно-технических работников. Созданный в короткий срок и утвержденный к производству опытный образец



Второй опытный образец ЯАЗ-200





Первый опытный образец ЯАЗ-200 во время показа на территории ЗИСа (Москва)

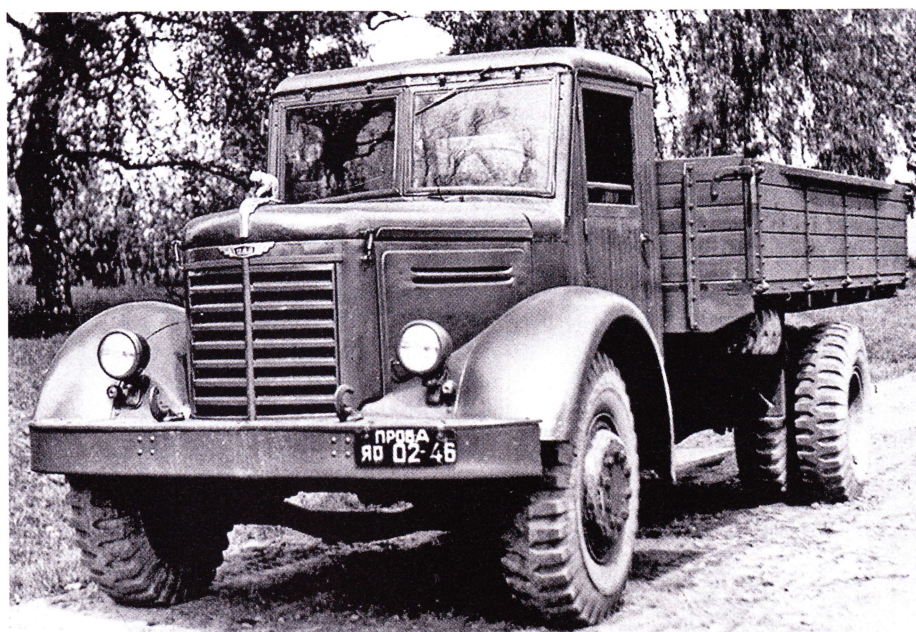
автомобиля ЯАЗ-200 требовал серьезной доводки. В 1945–1946 годах был выполнен основной объем конструкторских, технологических и экспериментальных работ и по доработанной технической документации изготовили новые опытные образцы автомобилей ЯАЗ-200, которые подверглись всесторонним испытаниям. Эти машины все еще были оснащены американскими силовыми агрегатами *GMC*.

Послевоенная спешка с освоением производства новых типов автомобилей была политически мотивирована: необходимо было показать, что после войны Советский Союз быстро восстановился и, в отличие от Европы, осваивает новую продукцию. Конечно, спешка сказалась на результатах — малочисленные опытные образцы ЯАЗ-200 перед запуском в производство успели пройти лишь краткие заводские испытания. По свидетельству того же В. В. Оsepчугова, машины прошли не более 12 тыс. км, что явно недостаточно для автомобиля абсолютно новой конструкции, да еще оборудованного дизельным силовым агрегатом, который ранее на заводе не выпускался. Даже сегодня доводка дизельного мотора — кропотливая работа, порой занимающая несколько лет, а тогда производство дизельных моторов на предприятии, которое до этого вообще моторы не выпускало, попытались организовать всего за полтора-два года.

Серийное производство грузовых автомобилей ЯАЗ-200 началось с августа 1947 года на площадях недостроенного инструментально-штампового корпуса. 7 ноября 1947 года, в 30-ю годовщину Великого Октября, колонна грузовиков ЯАЗ-200 с отечественными дизельными моторами ЯАЗ-М204 прошла в праздничной колонне трудящихся по улицам Ярославля.

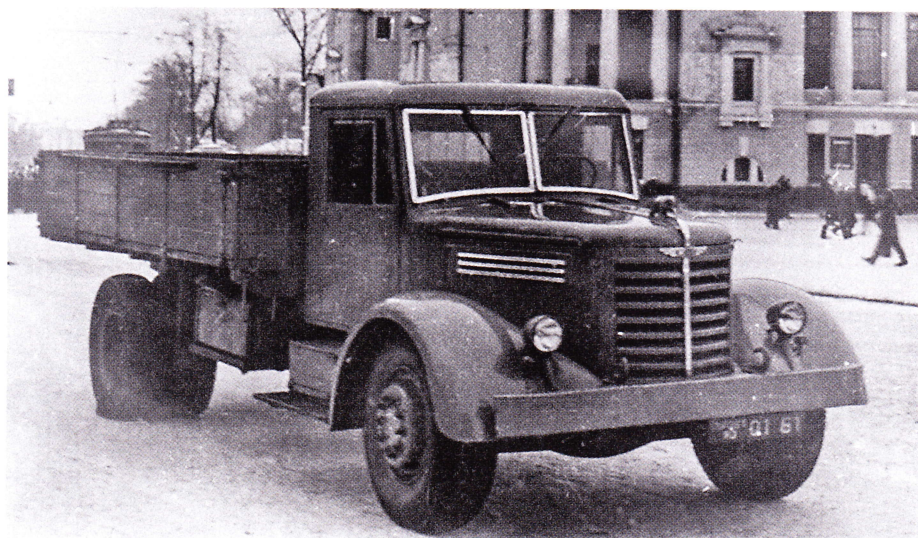
Несмотря на упорную работу, с 1948 по 1953 год завод систематически не выполнял программу выпуска моторов и автомобилей. Одной из главных причин стала

задержка строительства и ввода в строй производственных корпусов. Большая часть цехов размещалась на временных площадях, плохо приспособленных к нормальной производственной деятельности. Из-за недостатка необходимого оборудования ряд деталей и узлов изготавливались по обходным технологиям. Все это не позволяло организовать четкий рабочий ритм, вызывало много брака. Установленные министерством планы выпуска продукции не учитывали трудности, с которыми столкнулось предприятие, а потому оказались невыполнимыми.



Предсерийный экземпляр ЯАЗ-200



*Опытный образец ЯАЗ-200 в Ярославле*

**По итогам испытаний новый грузовик рекомендовалось использовать для большегрузных магистральных перевозок по дорогам с улучшенным покрытием и в крупных автохозяйствах с высокой культурой обслуживания, в том числе сложной дизельной топливной аппаратуры.**

Основной этап испытаний, в том числе и государственные приемочные, начался уже после запуска серийного производства ЯАЗ-200, когда их «родные» двигатели ЯАЗ-М204 показали необходимые результаты по надежности и ресурсу. Государственные испытания проводились в апреле–августе 1949 года (это были машины выпуска марта 1949 года с номерами шасси №400 и №436) по кольцевым маршрутам Москва–Ленинград–Таллин–Рига–

Минск–Москва и Москва–Тбилиси–Батуми–Новороссийск–Киев–Москва, а также по маятниковым маршрутам (в летних условиях) Москва–Минск, Москва–Ярославль, Москва–Рязань. В испытаниях принимал участие и самосвал МАЗ-205 (производства Минского автомобильного завода с заводским №294), который относился к этому же семейству автомобилей. Все пробеговые испытания грузовики проходили с полной нагрузкой в 7 т. Часть пути ЯАЗ-200 пре-

одолели с прицепами общим весом до 9 т. Для этого на машины сзади были установлены буксирные приборы (фаркопы) с запорным устройством и необходимые выводы для пневмо- и электрооборудования прицепа.

По результатам испытаний экономичность грузовиков ЯАЗ-200 была признана удовлетворительной. Наименьший удельный расход топлива составил 205 г на эффективную лошадиную силу в час — для того времени это был очень хороший показатель (бензиновый предшественник ЯГ-6 потреблял все 295 г). ЯАЗ-200 без прицепа на шоссе расходовал около 25 л/100 км, а на дорогах среднего и плохого качества — 30–35 л/100 км. Расход горючего при езде с прицепом составил около 40 л/100 км в хороших дорожных условиях и до 50–55 л/100 км на плохих дорогах. Высокую оценку получили и динамические характеристики автомобиля: без прицепа ЯАЗ-200 развивал до 72 км/ч, а с прицепом — до 66 км/ч.

При испытаниях имели место поломки листов рессор, трещины в отливках передних ступиц колес, течь топливных баков и радиаторов и т.д. По мнению испытательной комиссии, все эти недостатки были производственного, а не конструктивного характера. Считалось, что автомобили государственные испытания в целом выдержали, хотя их двигатели показали большой разброс мощности (от 105 до 113 л.с. при номинальной мощности в 110 л.с.) и не слишком хороший ресурс. Кроме

*Опытный образец ЯАЗ-200 с прицепом*





*Испытания ЯАЗ-200 с прицепом на проходимость по грунтовым дорогам*

того, у автомобилей отмечался большой собственный вес — 6330–6380 кг, хотя по техническим условиям он не должен был превышать 6170 кг.

По итогам испытаний новый грузовик рекомендовалось использовать для большегрузных магистральных перевозок по дорогам с улучшенным покрытием и в крупных автохозяйствах с высокой культурой обслуживания, в том числе сложной дизельной топливной аппаратуры.

### Компактный, но тяжелый

Главным послевоенным достижением ярославцев считался выпуск экономичного четырехцилиндрового двухтактного дизельного двигателя ЯАЗ-М204 с непосредственным впрыском и прямоточной продувкой. Конструкция этого дизеля во многом подсмотрена у американского дизеля GMC 4-71, но не повторена в точности. Американский мотор выбрали в качестве прототипа, поскольку компания *General Motors* разрабатывала его как универсальный силовой агрегат, который использовался не только на автомобилях и автобусах, но и на тракторах и даже легкой бронетехнике. Нашей стране нужен был именно такой силовой агрегат, ведь производить много разных дизельных моторов мы пока не могли, а в них нуждались не только гражданские и военные автомобили, но и передвижные электростанции, насосы и даже речные суда.



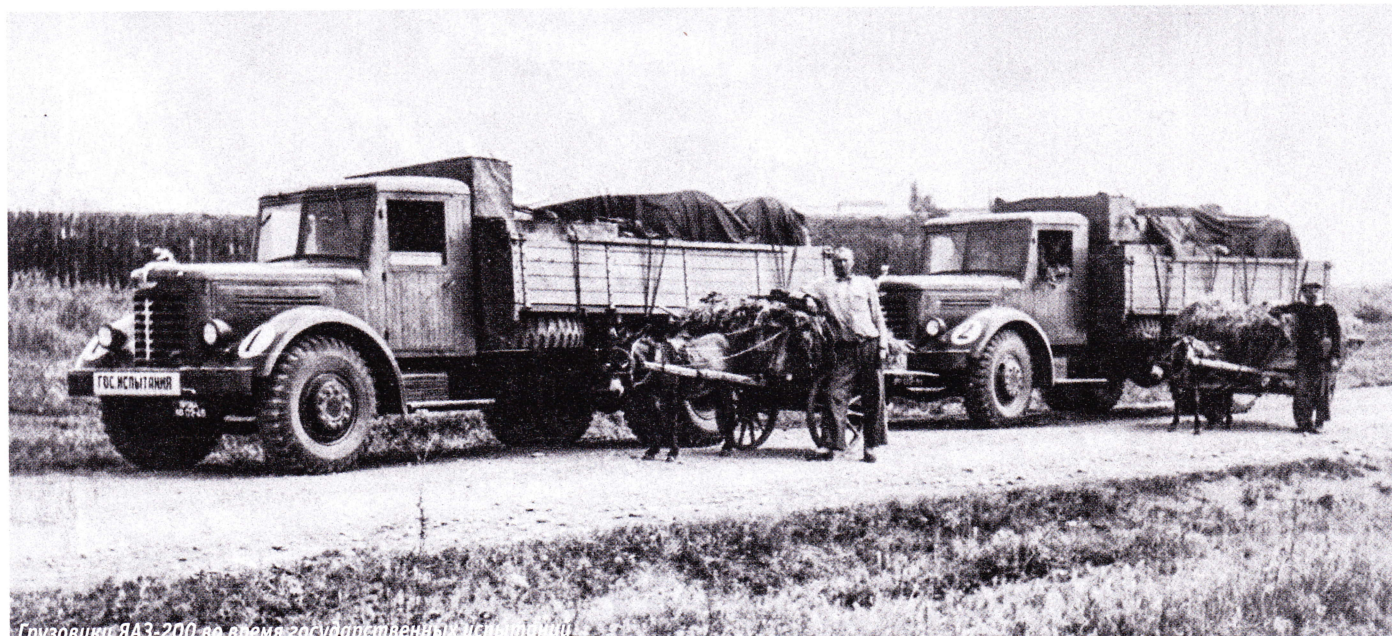
*ЯАЗ-200 с прицепом на государственных испытаниях*



В СССР заокеанский прототип пришлось пересчитывать из дюймовой системы в метрическую, так как иначе «ровных» цифр не получалось (1 дюйм равен 25,4 мм).

Простой пример: у американского мотора диаметр поршня равен 4,25 дюйма, что в миллиметрах соответствует размеру

*Продолжение на стр. 10*



*Грузовики ЯАЗ-200 во время государственных испытаний*







ЯАЗ-200









108,95, а у ярославского мотора диаметр поршня округлили до 108,0 мм. И так все размеры. То есть, по сути, его пришлось полностью пересчитывать заново. Вся работа по переводу мотора в метрическую систему была проделана в центральной

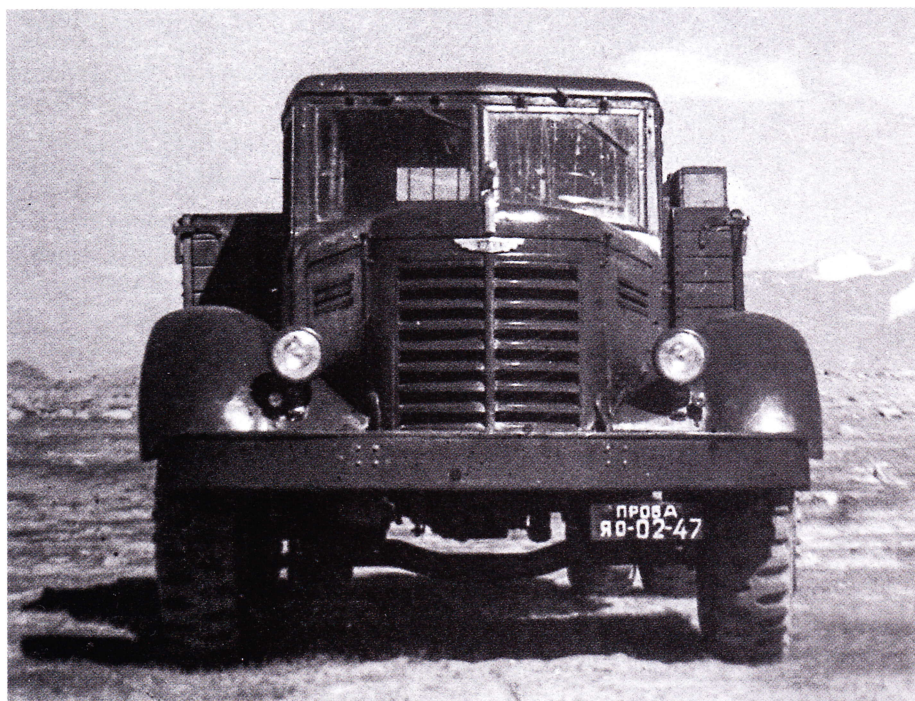
заводской лаборатории (ЦЗЛ) под руководством В. В. Скотникова.

Мотор у ярославцев получился компактным (рабочий объем всех цилиндров 4,65 л), но очень тяжелым. Его конструкция, заимствованная у американцев, оказалась во мно-

гом нетрадиционной: клапаны в головке цилиндров служили только для выпуска отработавших газов, а впуск воздуха шел через 64 продувочных окна диаметром 8 мм, сделанных прямо в гильзе цилиндра и перекрываемых во время рабочего хода кромкой поршня.

Топливо в цилиндры подавалось под давлением (1400 кгс/см<sup>2</sup>) насос-форсунками. Каждая форсунка обслуживала свой цилиндр и приводилась в действие кулачком распределительного вала. Для уравнивания сил инерции первого порядка в двигателе применялись вращающиеся противовесы, установленные на распределительном валу и специальном уравнивающем валу — механизм, довольно редко встречающийся в моторах. Двигатель снабжался двухрежимным центробежным регулятором, обеспечивающим стабильную работу дизеля без нагрузки на малых оборотах (холостой ход) и ограничивающим максимальное число оборотов коленчатого вала дизеля. Опыта производства дизельных моторов у ярославцев не было никакого. До этого

*ЯАЗ-200 на мерном испытательном участке для снятия экономических характеристик в районе озера Каракуль (высота 4000 м над уровнем моря)*







Движение по грунтовым дорогам, да еще с прицепом, давалось грузовикам нелегко

они только ставили «чужие» дизельные моторы на свои автомобили и гусеничные артиллерийские тягачи, поэтому производство пришлось организовывать с нуля. Под это дело на заводе началась очередная крупная реконструкция: запустили строи-

рования нам было отказано. В частности, у ярославцев не оказалось специальных станков для производства роторного нагнетателя типа *Roots* и его пришлось выпускать на универсальном оборудовании с довольно сложными приспособлениями.

Правда, первые моторы доставляли эксплуатационникам много проблем. Они были шумными, дымными, с небольшим ресурсом и плохо запускались при отрицательных температурах воздуха. Хватало и заводских дефектов, из-за чего моторы быстро

## В дизельных моторах нуждались гражданские и военные автомобили, передвижные электростанции, насосы и речные суда

тельство большого инструментально-штампового корпуса, а бывший троллейбусный корпус и литейный цех расширили за счет возведения нескольких дополнительных пролетов. С февраля 1946 года начался монтаж станков и оборудования, поступавших из США для производства дизельных моторов, а также металлорежущих станков, полученных по репарациям из Германии. Оборудование у американцев смогли закупить лишь частично. Официально это объяснялось необходимостью капитального ремонта большого количества находящихся в эксплуатации американских дизельных двигателей. Но ремонт — не производство, а потому в поставках некоторых видов обо-

литие и поковки для деталей дизельного двигателя вынуждены были осваивать самостоятельно, причем в дизельном моторе применялись новые, не используемые ранее на заводе материалы (разные марки чугуна, в том числе ковкого перлитного, алюминиевые и бронзовые сплавы). Первые пять моторов ЯАЗ-М204 собрали к 30 января 1947 года. Они еще имели американские узлы и детали, в частности насос-форсунки, производство которых наши предприятия просто не успели освоить. Но уже к концу того же года моторы собирались полностью из отечественных деталей и комплектующих. Всего за первый год собрали 206 новых дизельных моторов.

выходили из строя. Тонкостенные «сухие» гильзы цилиндров, ослабленные двумя рядами из 64 отверстий диаметром по 8 мм, часто коробились и выходили из строя при перегреве. Сделать гильзы «мокрыми», то есть с водяным охлаждением, не получалось именно из-за продувочных отверстий. С 1953 года изменили их число и размер, но до конца исключить деформацию и быстрый износ гильз и поршневых колец на этих двигателях так и не удалось (воздушные фильтры дизельных двигателей были несовершенны, пыль с дороги легко попадала в двигатель и работала в нем как мелкий абразив, изнашивая трущиеся детали). Сам по себе дизель был очень перена-





Высокогорные испытания ЯАЗ-200 в 1949 году

пряжен по тепловому процессу и поэтому имел малый ресурс.

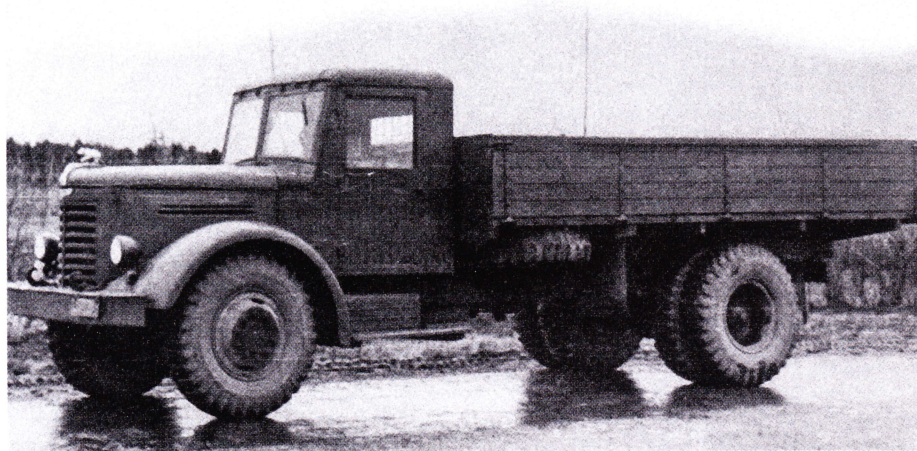
Но это не помешало создателям мотора получить в 1948 году Сталинскую премию III степени «За усовершенствование конструкции и освоение производства быстроходных автомобильных дизелей». В числе лауреатов были директор завода И. П. Гусев, главный инженер А. М. Лившиц, главный конструктор В. В. Оsepчугов, заместитель главного конструктора по двигателям Н. С. Ханин, начальник дизельного цеха Т. Н. Иванов, начальник центральной заводской лаборатории В. В. Скотников.

### Из Ярославля в Минск

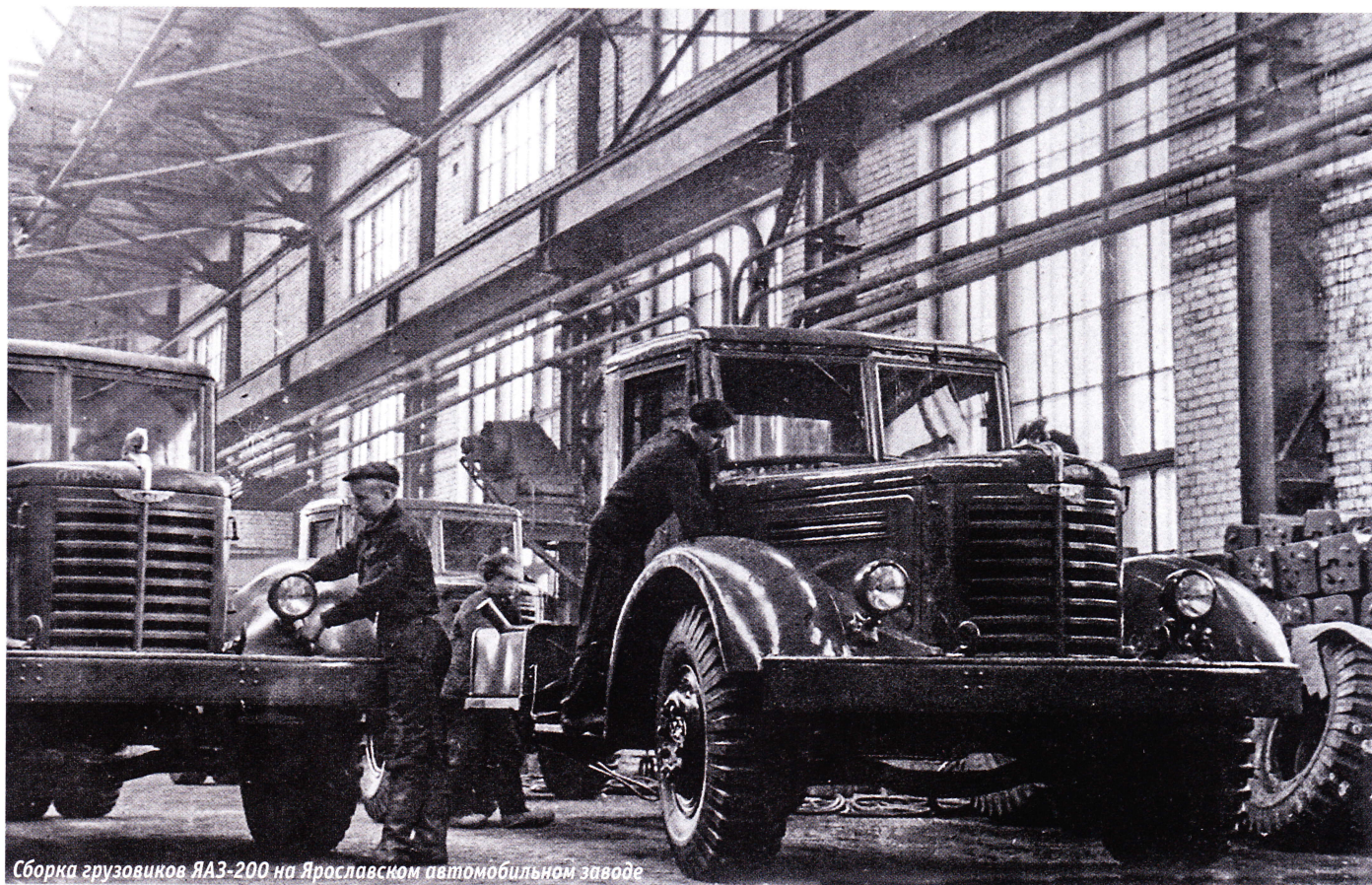
Впервые в отечественном автостроении на ЯАЗ-200 была применена пятиступенчатая коробка передач с синхронизаторами на четырех высших ступенях (редкость на грузовиках тех лет), с прямой четвертой и повышающей пятой передачами. Пятая передача давала возможность экономить топливо при поездках с неполной нагрузкой. Карданная передача состояла из двух трубчатых карданных валов с шарнирами на игольчатых подшипниках и промежуточной опорой с подшипником закрытого типа, смонтированным в резиновой обойме.

Задний мост — литой стальной картер с запрессованными кожухами полуосей разгруженного типа, выполненными из легированной стали. Главная передача — двойной редуктор с коническими спиральными и цилиндрическими прямыми зубными шестернями, что обеспечивало относительно бесшумную работу. Рабочие тормоза — колодочные, на все колеса, с пневматическим приводом. До 1949 года на ЯАЗ-200 применялась двухпроводная схема управления пневмоприводом рабочих тормозов, в котором использовался тормозной кран (по конструкции напоминавший кран немецкой фирмы Knorr) и клапан-ускоритель. Позднее тормозная система стала выполняться по однопроводной схеме с двумя тормозными кранами, объединенными в одном агрегате. Ручной (стояночный) тормоз с механическим приводом, барабанный, располагался на валу коробки передач. При торможении автомобиля на стоянке ручным тормозом происходило и торможение прицепа с помощью пневматического привода, так как тормозной кран связывался с тягой рычага ручного тормоза.

Отличительной особенностью ярославских дизельных грузовиков была радиаторная решетка с горизонтальными прорезями







Сборка грузовиков ЯАЗ-200 на Ярославском автомобильном заводе

Подвеска автомобиля — на четырех продольных полуэллиптических рессорах. Передние — на резиновых подушках, зажатых в кронштейны рамы. Задние рессоры передним концом посажены на пальцы в кронштейнах рамы, задние концы — на скользящих опорах. Над задними рессорами были установлены дополнительные рессоры. Колеса на машине дисковые, штампованные, с бортовыми и замочными кольцами. На первых ЯАЗ-200 стояли колеса с двумя небольшими окнами, а на более поздних версиях — с шестью. Рулевое управление — червяк с боковым сектором, без усилителя. По первоначальному проекту предусматривалось оснастить ЯАЗ-200 закрытой трехместной цельнометаллической кабиной, но из-за дефицита тонкого холоднокатаного

стального листа кабину пришлось сделать упрощенной, деревометаллической, с обшивкой дверей «вагонкой». Новинкой в оборудовании кабины стал тахометр, устанавливавшийся на приборной панели. Значительные габариты платформы, откидные боковые и задние борта, армированные металлическими усилителями, позволяли использовать ЯАЗ-200 для перевозки разных грузов. Объем платформы составлял 6,7 м<sup>3</sup>, погрузочная высота — 1390 мм.

В комплект водительского инструмента грузовика ЯАЗ-200 входила ручная таль для подъема запасного колеса, которое размещалось на откидном кронштейне с левой стороны рамы.

ЯАЗ-200 были современными тяжелыми грузовиками с неплохими эксплуатационными характеристиками, динамическими

качествами, экономичностью и проходимостью.

Для увеличения объемов выпуска семитонных грузовых автомобилей ЯАЗ-200 в 1950 году их производство передали из Ярославля на Минский автомобильный завод, где грузовик выпускался под маркой МАЗ-200. Внешне он отличался решеткой радиатора, а вместо фигурки медведя на боковинах капота минских машин появились барельефы зубра — символа Беловежской пуши, большая часть которой находится на территории современной Белоруссии.

С января 1952 года Ярославский завод полностью прекращает выпуск автомобилей семейства ЯАЗ-200 и освободившиеся мощности использует для увеличения объемов выпуска двигателей и трехосных автомобилей. Всего в Ярославле собрали 1833 грузовика этого семейства (не считая опытных образцов). При этом не стоит забывать, что самые первые минские самосвалы в 1947 году были собраны на готовых шасси, поступивших из Ярославля. По статистике эти машины зачислись Минскому заводу как конечному производителю изделий, но фактически шасси для них изготовлены на Ярославском автозаводе — по разным оценкам их количество составило не менее 25 штук.

Выпуск автомобилей семейства ЯАЗ-200 на Ярославском автомобильном заводе (1947–1951 годы)

Модель	1947	1948	1949	1950	1951
ЯАЗ-200	52	271	497	281	33
ЯАЗ-200 шасси	—	—	10	633	—
ЯАЗ-205	2	—	—	—	—
ЯАЗ-200В	—	—	—	52	2
Итого за год	54	271	507	966	35



**Автомобиль ЯАЗ-200 с самого начала задумывался как базовый для целого семейства двухосных дизельных грузовиков. Его предполагалось использовать не только в качестве бортового грузовика, но и как шасси для монтажа специальных надстроек, прежде всего автокранов и топливных цистерн.**

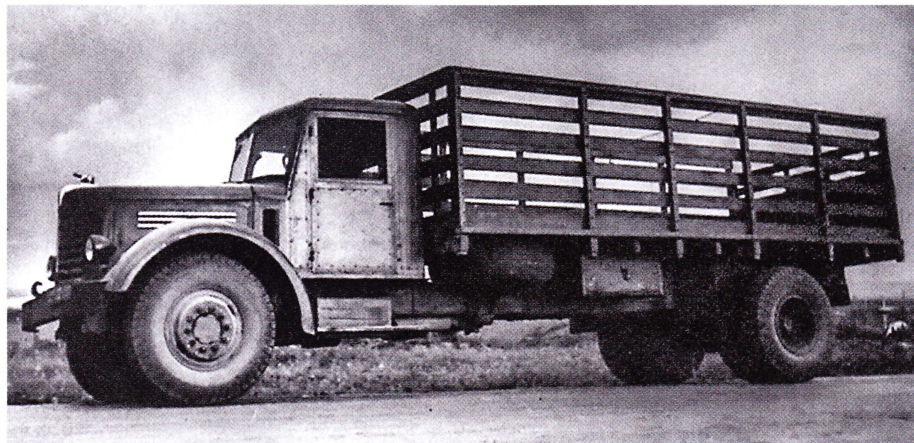
## ЯАЗ-200А

Первым вариантом базового грузовика стала его длинноразная (5770 мм) модификация ЯАЗ-200А. Эту машину планировали задействовать на перевозке объемных легковесных, а также длинномерных грузов, поэтому опытный образец ЯАЗ-200А, построенный в 1946 году, оснастили решетчатой бортовой платформой наподобие тех, что устанавливались на американские большегрузные автомобили. Длинноразное шасси ЯАЗ-200А также предполагалось использовать для изготовления пожарных автомобилей.

Однако на испытаниях опытная машина показала недостаточную маневренность, проходимость и прочность. Кроме того, пользоваться платформой нового образца было неудобно, поэтому в дальнейшем от работ в этом направлении отказались, и ЯАЗ-200А с удлинненной колесной базой так и остался в единственном опытном образце.

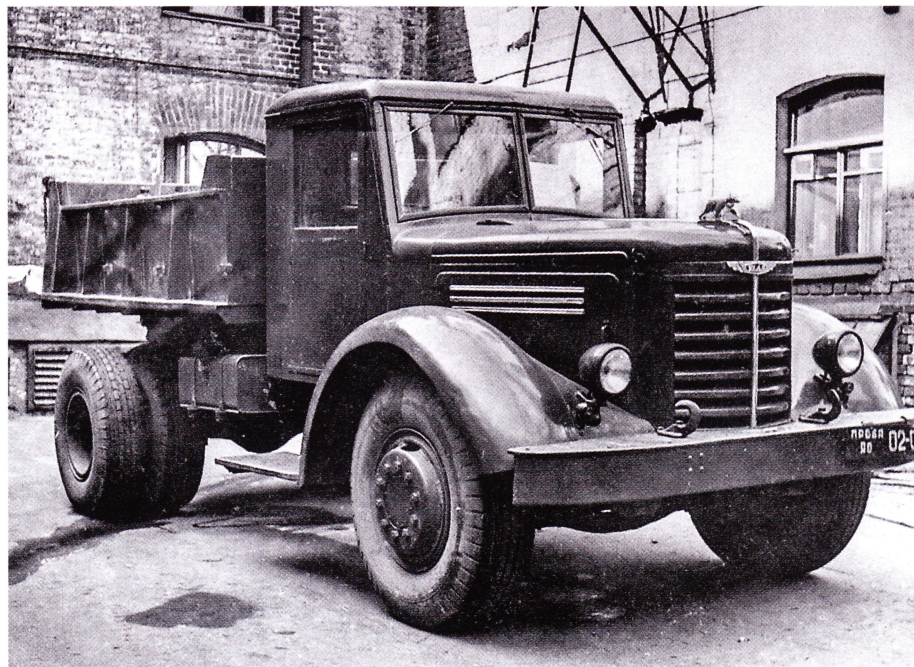
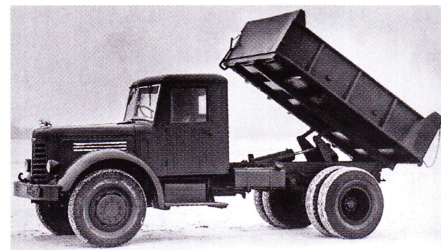
## ЯАЗ-205

В 1946 году ярославцы разработали на базе грузовика самосвал ЯАЗ-205, предназначенный для перевозок сыпучих грузов и растворов на строительных и дорожных работах. Грузоподъемность машины составляла 6 т на шоссе и 5 т на грунтовых дорогах. От ЯАЗ-200 самосвал отличался шасси с укороченной колесной базой. Во многом это было сделано для уменьшения скручивающих нагрузок на раму автомобиля и для увеличения маневренности самосвала, которому приходится двигаться в условиях стесненного пространства карьеров или строительных площадок для погрузки и разгрузки. Для улучшения тяговых характеристик машины при работе в тяжелых дорожных условиях передаточное число в редукторе главной передачи увеличили до 9,0, а максимальная скорость снизилась до 55 км/ч. Самосвал ЯАЗ-205 оборудовался прямо-бортной сварной металлической платформой, опрокидывающейся назад с помощью горизонтально расположенного одноцилиндрового гидравлического подъемного механизма с рычажно-балансирующей системой,



приводимого в действие от одноступенчатой коробки отбора мощности, установленной на правом люке картера КПП. Первые два опытных самосвала ЯАЗ-205 были собраны в ночь на 7 ноября 1946 года. В январе 1947 года они были переданы для ознакомления на Минский автомобильный завод. По официальной статистике на ЯАЗе собрали всего два комплектных самосвала ЯАЗ-205, но для Минского автомобильного завода выпустили еще не менее 25 полностью собранных шасси, на которые потом в Минске

установили самосвальное оборудование собственного производства. Позже самосвал полностью выпускался в Минске под наименованием МАЗ-205.





## ЯАЗ-200В

В 1950 году в Ярославле освоили выпуск седельного тягача ЯАЗ-200В, предназначенного для буксировки полуприцепов по хорошим дорогам полной массой до 16,5 т. При сохранении базы грузового автомобиля ЯАЗ-200 тягач имел двухшарнирное ССУ с автоматическим замком, сцепляющимся

со шкворнем полуприцепа, шланг с соединительной головкой и краном для питания воздухом тормозной системы полуприцепа, штпсельную розетку для освещения полуприцепа, дополнительный топливный бак (общая емкость топливной системы составила 450 л) и два запасных колеса на укороченной раме позади кабины. Для улучшения

тяговых свойств тягача пришлось увеличить передаточное число главной передачи точно так же, как это было сделано на самосвале. Всего на ЯАЗе выпущено 54 экземпляра ЯАЗ-200В, так как с 1951 года его производство передано на Минский автозавод, где он долгое время выпускался под маркой МАЗ-200В.

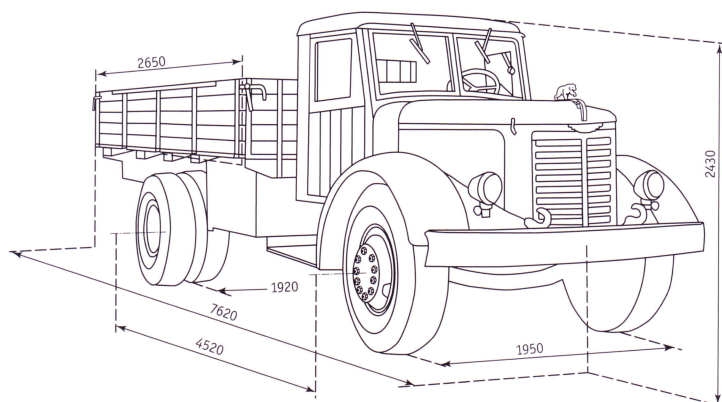


Схема автомобиля ЯАЗ-200

Технические характеристики ЯАЗ-200	
Число мест	3
Грузоподъемность	7000 кг (по грунту 5000 кг)
Максимальная скорость	60 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	35 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	2 х 6-СТ-128
Генератор	Г-25
Реле-регулятор	РР-25
Стартер	СТ-25
Размер шин	12,00-20 (у опытных образцов 11,25-20)
Емкость топливных баков	225 л (у опытных образцов 150 л)
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	6290
полная, в том числе:	13 500
на переднюю ось	3530
на заднюю ось	9970
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колее внешнего переднего колеса	9,5
<b>Рулевой механизм</b>	
червяк с боковым сектором, передаточное число — 21,0	

<b>Подвеска передняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
<b>Подвеска задняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами	
<b>Тормоза</b>	
ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса	
ручной — ленточный, на трансмиссию с механическим приводом	
<b>Сцепление</b>	
однодисковое (ведомый диск диаметром 352 мм), сухое, с механическим приводом	
<b>Коробка передач</b>	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах	
<b>Передаточные числа</b>	
I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69	
<b>Главная передача</b>	
двойная — пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 8,21	
<b>Двигатель</b>	
ЯАЗ-М204, рядный, дизельный, двухтактный, с прямоточной продувкой, четырехцилиндровый, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	108,0
Ход поршня, мм	127,0
Рабочий объем, л	4,65
Степень сжатия	16,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
<b>Максимальная мощность</b>	
110 л.с. при 2000 об/мин	
<b>Максимальный крутящий момент</b>	
48 кгс·м при 1000–1300 об/мин	

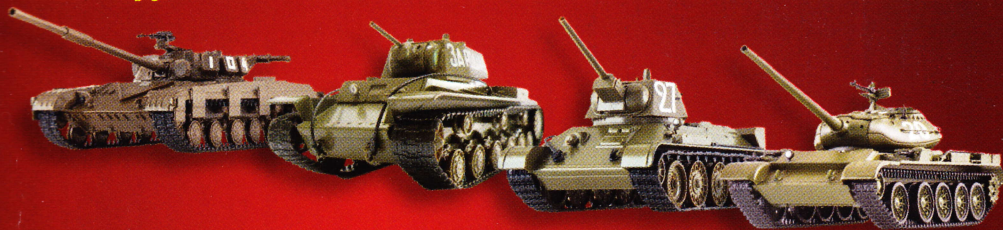


# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ

## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями

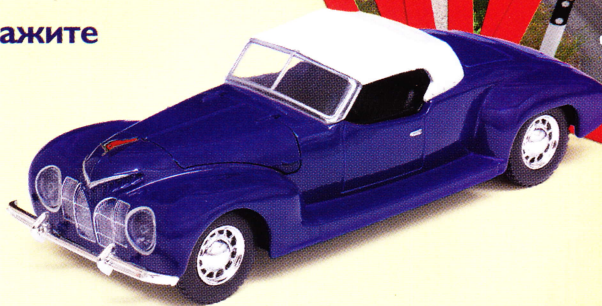


**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

## Специальный выпуск «Спорт» № 2 «ЗИС-Спорт»

Спрашивайте в киосках или закажите на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ  
НАМИ-012

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



16+

**DeAGOSTINI**

