**04-063 ГАЗ-05-194 трёхдверный санитарный автобус на шасси ГАЗ-ААА 6х4, мест в кузове: лежачих 4 + 2 сидячих или сидячих 8, полный вес 3.8 тн, ГАЗ-А/ГАЗ-М 42/50 лс, 65 км/час, 700-800 экз., г. Горький 1936-37 г.**



**М. Соколов. Отечественные капотные автобусы и их производные. Том I**

 Среди многочисленных и разнообразных конструкций автобусов, созданных на довоенных грузовых шасси ГАЗ, существовал целый ряд особенных моделей, единственных в своём роде. Это были варианты, базировавшиеся на трёхосном шасси ГАЗ-ААА с кузовом автобусного типа. Ни до, ни после них в СССР больше не выпускали модели автобусов и автобусообразных фургонов массового производства с колесной формулой 6x4. Они, таким образом, стали первыми и единственными в своем роде.

 Надо сказать, что и само шасси для них - 2-тонное трехосное шасси ГАЗ-ААА с ведущими мостами задней тележки - было в отличие от 1,5-тонного двухосного базового шасси «АА» отнюдь не копированием зарубежного образца, а вполне оригинальной отечественной разработкой. Дело в том, что сама фирма Ford Motor Company «трехосок» на базе модели «АА» не производила вообще, а все немногочисленные варианты «Форд-АА» с колесными формулами 6x2 и 6x4, которые изготавливались в США, являлись продукцией специализированных фирм (Hollister, Worfor, Duel-Duty, Hi-Lo), осуществлявших доводку машин под вкусы потребителей. В уже привыкших к своим почти идеальным дорогам Соединенных Штатах трехосные автомобили особым спросом не пользовались и широкого распространения не получили. Зато далеко за океаном, в СССР, трехосные «Форды» обещали быть очень востребованными.

 После изучения образцов американских трехосных версий «Форд-АА» в 1930 г. специалисты НАМИ пришли к выводу, что все они по своим показателям и имевшей место серьезной разунификации с базовым «Форд-АА», неприемлемы для выпуска в СССР. Было ясно, что нужна собственная конструкция «трехоски», по типу наиболее прогрессивной в том момент 2-мостовой задней тележки на балансирной подвеске из двух пар продольных полуэллиптических рессор (тип WD). Но поскольку потребность Красной армии и народного хозяйства в трехосных грузовиках уже на данный момент была велика, с каждым днем становясь лишь острее, то в качестве временной меры в СССР была налажена сборка трехосных грузовиков «Форд-Тимкен», оснащавшихся 3-скоростным демультипликатором и червячной главной передачей (ГП). Эта конструкция была разработана американской фирмой «Тимкен» (Timken) специально для СССР. Комплекты задних мостов, закупленные в США, по прибытии их в СССР в течение 1931-32 г. устанавливались на стандартные «Форд-АА» на 1-м автосборочном заводе в Канавинском районе Нижнего Новгорода.

 Между тем, уже летом 1931 г. на строящемся автогиганте в Нижнем Новгороде было создано бюро по трехосным автомобилям. С вводом в эксплуатацию Нижегородского автозавода вопрос о серийном производстве трехосной версии вновь стал остроактуальным. В разработке нового варианта под индексом НАЗ-НАТИ-ЗО принимали участие главный конструктор А.А. Липгарт и инженеры-конструкторы НАТИ О.В. Дыбов, А.В. Раш, Б.Г. Гольд, А.Н. Островцов, П.Ф. Бромлей, Е.В. Кнопф, П.С. Тарасенко и др. С января по ноябрь 1932 г. на НАЗе под наблюдением О.В. Дыбова было построено 4 опытных «трехоски» - по паре экземпляров НАЗ-НАТИ-ЗО с червячной ГП и НАЗ-НАТИ-ЗОК с шестеренчатой конической. На сравнительных испытаниях лучше показал себя грузовик НАЗ-НАТИ-ЗО, т.к. у НАЗ-НАТИ-ЗОК в тяжелых дорожных условиях и на бездорожье наблюдались поломки и выработка зубьев в задних мостах. В остальном НАЗ-НАТИ-ЗОК был практически равноценным «трехоске» с червячной передачей. В начале 1933 г. на ГАЗе с учетом замечаний и усовершенствований НАТИ были собраны 2 опытных трехосных грузовика ГАЗ-ААА. Летом того же года обе эти машины и одна опытная трехоска НАЗ-НАТИ-ЗО принимали участие во Всесоюзном испытательном автомобильном пробеге (более известен как Кара-Кумский пробег) протяженностью 9375 км, где наряду с ними участвовали и 3 грузовика «Форд-Тимкен». Отечественные версии ГАЗ-ААА и НАЗ-НАТИ-ЗО в пробеге показали свое превосходство над «Тимкенами», не получив серьезных неисправностей в отличие от «американцев», у которых ломались демультипликаторы и полуоси. После всесторонних испытаний выбор был сделан в пользу варианта «ААА» с червячной главной передачей, как более простой конструктивно и компоновочно. Однако на заводе не было оборудования для нарезки червячных пар, и пока шла его закупка, конструкция задней тележки ГАЗ-ААА была еще раз пересмотрена в строну большей выносливости и надежности. Кстати, ведущим конструктором по модели поначалу был легендарный конструктор В.А. Грачев, а с 1936 г. дальнейшее ее усовершенствование шло под руководством М.Н. Купермана.

 В итоге, лишь в конце 1934 г., после пяти лет большой и кропотливой работы по доведению конструкции до совершенства, с конвейера ГАЗа сошли первые серийные «трехоски» под индексом ГАЗ-ААА. То обстоятельство, что эта модель была запущена в серийное производство позже других отечественных «трехосок», с лихвой окупилось конструктивной проработанностью машины, ставшей самым удачным и массовым советским трехосным автомобилем 1930-х г. И действительно, за те 5 лет, в течение которых горьковская «трехоска» пробивала себе дорогу в жизнь, ее конструкция 4 раза подвергалась серьезному пересмотру. И практически каждый раз это было вызвано необходимостью отказа от стандартных агрегатов с целью усиления тех или иных частей машины. В результате ГАЗ-ААА стал не просто модификацией «полуторки», а, по сути, отдельной моделью, детали которой на 80% отличались от деталей ГАЗ-АА. Вот лишь небольшой перечень оригинальных узлов серийной «трехоски»: рама, мосты и подвеска задней тележки, карданные валы, радиатор (6-рядный вместо 4-родного), грузовая платформа и т.д. Поэтому хотя формально ГАЗ-ААА и был унифицирован с «полуторкой» ГАЗ-АА, но фактически являлся принципиально иной машиной с целым родом более сложных и дорогих узлов. Трехосный вариант «полуторки» выпускался как в виде бортового грузовика, так и в виде шасси для разнообразной спецтехники, в т. ч. и для специальных и специализированных автомобилей с автобусными кузовами.

 Впрочем, здесь хронология событий требует несколько отвлечься от ГАЗ-ААА и мысленно ненадолго вернуться в Конструкторско-экспериментальное бюро (КЭБ) ГАЗа по кузовостроению. Одной из экспериментальных разработок горьковских кузовщиков 1934-35 г. стал трехосный автобус с увеличенным количеством пассажирских мест. Вот что писал об этой разработке один из ее авторов, уже многократно упоминавшийся здесь конструктор ГАЗа, а тогда заместитель начальника КЭБ Ю.Н. Сорочкин: «В течение 1934 и 1935 г. бюро был спроектирован и изготовлен автобусный кузов на трехосное шасси с задней фальшивой (добавочной) осью. Не обладая высокой проходимостью, это шасси могло рассчитывать на работу только в пределах города». Однако в разрез с этим утверждением в той же самой статье (опубликованной в 1936 г. в журнале «Автотракторная промышленность») фото этого автобуса (вероятно, по вине редактора) подписано, как «Автобус на трехосном шасси ГАЗ-ААА», что внесло существенную путаницу в и без того скудную информацию по этой опытной машине. В некоторых современных публикациях и сейчас утверждается, что в основе его лежит шасси ГАЗ-ААА, но на самом деле это не так. Безусловно, в этом вопросе прав Ю.Н. Сорочкин, знавший машину не понаслышке, указывавший на колесную формулу 6x2. Для создания опытного образца было взято стандартное шасси ГАЗ-АА, рама которого была удлинена, а в дополнительном пространстве, появившимся за задним мостом, была размещена третья не ведущая, а всего лишь опорная (подкатная) ось. За основу кузова для этого опытного образца был также взят стандартный автобусный кузов ГАЗ-З, но удлиненный на одну оконную секцию, так что в итоге салон получил по 5 одинаковых окон с каждой стороны. В добавок от ГАЗ-З кузов экспериментального ГАЗ-5 отличался наклонным лобовым стеклом и выпуклой верхней передней панелью над ним с табло указателя маршрута, двумя уже знакомыми нам фонарями и вентиляционными щелями. Напомним, что серийные ГАЗ-З получат этот элемент в качестве штатного лишь в 1936-37 г. Конструкция автобуса ГАЗ-5 позволила улучшить распределение нагрузки между передним и задними мостами и довести число мест для сидения до 25 (пять 2-местных сидений по каждому борту, плюс задний 5-местный «диван»). Предполагалось, что при удовлетворительных результатах испытаний серийное производство машины вполне возможно организовать уже в 1936 г. Однако маломощный 40-сильный двигатель никак не мог придать такой достаточно тяжелой машине хоть сколь-нибудь приемлемые динамические характеристики, ввиду чего эта разработка никакого дальнейшего продолжения не имела.

 Вернемся же к серийной «трехоске». На ГАЗ-ААА выпуска 1935-36 г., устанавливался двигатель ГАЗ-АА (40-42 л.с. при 2600 об./мин.), а с апреля 1937 г. - более мощный ГАЗ-М (50 л.с. при 2800 об./мин.). Для более надежного охлаждения представители модели изначально комплектовались новыми 6-рядным радиатором и 4-лопастным вентилятором, обеспечивавшими стабильную работу двигателя при длительном движении на малых скоростях или на стоянке при работе со вспомогательным оборудованием. При использовании стандартной 4-ступенчатой КПП в блоке с 2-ступенчатым демультипликатором в распоряжении водителя имелось 8 передач вперед и 2 назад. Рама ГАЗ-ААА, в отличие от рамы стандартной «полуторки», в районе задней тележки была усилена внутренним дублированием лонжеронов.

 Колесная база, которая по нормам того времени указывалась, как расстояние от передней оси до центра качания задней тележки, равнялась 3200 мм. При этом расстояние от переднего моста до среднего составляло 2730 мм, база задней тележки - 940 мм (в современной интерпретации - 2730+940 мм). Колеи переднего моста и мостов задней тележки различались, составляя 1405 и 1420 мм соответственно. Ось среднего моста ГАЗ-ААА могла подниматься над дорогой до 175 мм, а заднего - до 200 мм. Перекос осей мостов достигал 30° (или 26° при нагрузке 1500 кг). Автомобиль развивал максимальную скорость 60-65 км/ч, расходовал в среднем 25-27 л низкосортного бензина на 100 км, мог преодолевать брод с твердым грунтом глубиной до 550-600 мм и максимальный подъем (на твердом грунте) до 27-30°, а также двигаться с максимальным боковым креном до 18°. Словом, в то время по всем основным техническим данным отечественный ГАЗ-ААА не уступал лучшим иностранным аналогам того времени.

 Несмотря на то, что датой начала серийного производства ГАЗ-ААА традиционно считается 1934 г., в заводской статистике данные по нему за этот год вообще не фигурируют (вероятно, несколько шт. установочной партии за серийные «не засчитали»). За следующий, 1935 г., на ГАЗе было собрано всего 122 товарных экземпляра машины, что тоже не очень-то вяжется с понятием «массовое производство». И лишь в 1936 г. был произведен 1401 экземпляр ГАЗ-ААА. Поэтому вполне логично, что и разработка первых специальных исполнений машины также была начата лишь в 1936 г. Так как трехосные варианты базовых машин колесной формулы 6x4 на тот момент являлись по сути единственными возможными автомобилями повышенной проходимости (полноприводных автомобилей в СССР пока что не существовало), то и предназначались они в основном для армии. Это же самое утверждение абсолютно верно как для ГАЗ-ААА, так и для спецтехники на его базе.

 Вполне естественно поэтому, что одним из первых по заказу Главного автомобильного управления РККА на основе ГАЗ-ААА был создан штабной автобус ГАЗ-05-193 (ведущий конструктор Ю.Н. Сорочкин). Это была хотя и отнюдь не массовая, но чрезвычайно нужная для армии машина, предназначенная для работы штаба в полевых условиях, и ставшая основной моделью штабной машины в РККА. Ранее уже говорилось о том, что изначально штабной автобус был разработан на базе автобуса ГАЗ-3 и выпущен в 1934-1937 гг. в количестве нескольких десятков экземпляров. Но, разумеется, автобус с его недостаточной проходимостью, особенно геометрической (низкая посадка кузова и изрядный задний свес), никак не был предназначен для езды по пересеченной местности и бездорожью, что было необходимым требованием, предъявляемым к штабному автомобилю. Поэтому как только появилась возможность, последующие экземпляры штабного автобуса сразу же стали монтировать на трехосном шасси ГАЗ-ААА. В качестве кузова для «05-193» был взят стандартный автобусный кузов позднего ГАЗ-3, который к этому времени уже выпускался с укороченной задней частью. Последнее обстоятельство явилось положительным моментом и для штабного автобуса, еще более способствуя преодолению неровностей местности. Однако другое новшество кузова автобуса «03-30» - верхнюю выдвинутую вперед панель над лобовым стеклом - для штабного армейского варианта посчитали излишним (и впрямь, ни табло указателя маршрута, ни дополнительные фонари сугубо военной машине были ни к чему). Поэтому ГАЗ-05-193 стали оснащать более скромной панелью заподлицо с остальной передней стенкой кузова (как у ранних ГАЗ-3) с шестью вентиляционными щелями (по 3 с каждой стороны). И все же верхняя часть передка кузова у ГАЗ-05-193 получилась оригинальной, во-первых потому что наряду с уже упомянутыми вентиляционными щелями в центре верхней передней панели появилось дополнительное малое прямоугольное окно, а во-вторых - над этой панелью, в отличие от ранних ГАЗ-3 и санитарных ГАЗ-55, нависал внушительный «козырек» передней части крыши. В остальном кузов оставался практически таким же, как и у ГАЗ-03-30, за исключением того, что получил иные надколесные ниши, значительно более длинные, и аналогичные задние крылья, поскольку вместо одинарного заднего моста теперь появилась балансирная тележка из двух мостов. Кроме того, нижний «карман»
в задней стенке кузова, у «03-30» навешенный сверху и просто закрывавший нишу запасного колеса, у ГАЗ-05-193 крепился на нижних петлях, и открываясь назад и вниз до горизонтального положения (фиксировалось ограничителями) превращался в подножку, облегчавшую попадание внутрь кузова через задние двери. Еще одной «изюминкой» внешности ГАЗ-05-193 стали 2 запасных колеса по бокам капота. Поскольку трехосной машине полагались 2 «запаски», размещение их представляло собой некоторую проблему. Если на бортовом ГАЗ-ААА они располагались под платформой, то в данном случае перемещать их в салон по понятным причинам не представлялось возможным. Не годились для этого ни задняя стенка с открывавшимися дверьми, ни боковые борта (нежелательное увеличение габаритной ширины), ни крыша (такое же увеличение габаритной высоты). В конце концов оба запасных колеса перекочевали на специальные металлические кронштейны по бокам капота, где были успешно «втиснуты» в довольно малое пространство между передними крыльями и передней стенкой кузова. Для этого передние крылья «05-193» пришлось сделать нестандартными, оборудовав их дополнительными углублениями, а сами колеса расположить достаточно высоко, так что их верхние кромки изрядно возвышались над верхней линией капота.

 Собственно штабной вариант ГАЗ-05-193 по части внутреннего кузовного оборудования был аналогичен штабному исполнению ГАЗ-03-30 и имел 8-9 мест для сидения на двух боковых диванах с рундуками, располагал складным рабочим столом по центру, шкафами, приборами связи и светомаскировочными занавесками. Проходимость этого трехосного автобуса размерами 5300x2100x2590 мм и снаряженной/полной массой 3,14 т/3,77 (3,815 т) при той же максимальной скорости (до 60 км/ч) заметно улучшилась. Радиус поворота по сравнению с ГАЗ-ОЗ-ЗО увеличился незначительно - с 7,5 до 7,8 м, а из габаритных размеров увеличилась только высота - до 2590 мм. Как и базовый ГАЗ-ААА, «05-193» имел в трансмиссии 2-скоростной демультипликатор, а его ГП состояла из червячной пары с передаточным числом 7,4. Ручной тормоз, в отличие от ленточного на задние колеса у ГАЗ-3/-03-30, был колодочным на трансмиссию. Подвеска задней тележки была аналогичной ГАЗ-ААА, - на двух продольных полуэллиптических рессорах. А вот в передней подвеске в дополнение к поперечной рессоре появились и гидравлические поршневые амортизаторы двухстороннего действия. Кроме того, ГАЗ-05-193 отличался от не имевшего буксирных приспособлений «03-30» наличием спереди буксирных крюков. Вместе с вентиляцией его салон был оснащен самостоятельной системой отопления (калорифером), а в дополнение к стандартному 40-литровому топливному баку между щитком приборов и передней стенкой кузова, часть машин с 1937 г. комплектовалась добавочным 60-литровым баком, закрепленным под кузовом на раме. Расход топлива ГАЗ-05-193 возрос до 23 л на 100 км, а запас хода составлял 150 км с одним баком на 40 л и 435 км с двумя топливными баками.

 В 1937 г. ГАЗ-ААА первым из горьковских грузовиков (а вместе с ним и почти все серийные ГАЗ-05-193) удостоился модернизации. Машина получила долгожданный 50-сильный двигатель ГАЗ-М, возможность установки по спецзаказу уже упомянутого 2-го топливного бака, а также центральный тормоз на вторичном валу демультипликатора. Еще 2 года спустя в дополнение к передним буксирным крюкам стало монтироваться и заднее буксирное устройство. Надо сказать, что серьезная разунификация узлов и деталей ГАЗ-ААА и ГАЗ-АА привела к значительному удорожанию «трехоски». Розничная цена даже одного шасси ГАЗ-ААА «с резиной, двумя запасными колесами и стандартным набором шоферского инструмента» резко возросла по сравнению с обычной бортовой «полуторкой» (5763 р.) и составляла 9275 р. Понятно, что автобус «05-193» с гораздо более сложным в производстве кузовом обходился еще намного дороже. Если сделать расчет на основании цены автобуса ГАЗ-ОЗ-ЗО (13863 р.) и его кузова (8100 р.), то цена ГАЗ-05-193 получится примерно равной 17375 р. (плюсминус 20-25 р. из-за разницы в оборудовании кузова).

 Интересно, что наряду со штабным вариантом «O5-193» была разработана и **санитарная версия трехосного автобуса под индексом ГАЗ-05-194**, предназначавшаяся для перевозки раненых (ведущий конструктор также Ю.Н. Сорочкин). Модель «05-194» была создана по заказу Главного военно-санитарного управления РККА и аналогично «05-193» представляла собой установку на шасси ГАЗ-ААА кузова типа «03-30», но на этот раз оснащенного санитарным оборудованием. Примечательно также, что в отличие от штабной эта версия дошла до нас в более подробном описании и чертежах. Вот что говорится о ней в книге известного отечественного автомобильного конструктора и дизайнера Ю.А. Долматовского «Автомобильные специальные кузова» («Машгиз»,
1946 г.): «Кузов ГАЗ - обычной конструкции с деревянным каркасом и металлической облицовкой. По боковым стенкам кузова расположены продольные диваны, а над ними подвешиваются носилки, которые грузятся через двустворчатую дверь. Под задней дверью имеется выдвижная подножка. Предусмотрен обогрев кузова от выхлопной трубы двигателя. Вместимость кузова - 4 лежачих и 2 сидячих или 8 сидячих раненых».

 Серийное производство ГАЗ-05-194 и ГАЗ-05-193 по видимому началось одновременно, однако выпуск санитарного исполнения оказался недолгим и в итоге модель получила весьма ограниченное распространение в войсках. Точное количество экземпляров «05-194» до сих пор неизвестно. В изданиях последних лет, посвященных истории ГАЗа, говорится о том, что в 1936-37 г. было изготовлено порядка 1400 экземпляров ГАЗ-05-194. С другой стороны в статистических данных автозавода имени Молотова за 1936 г. значится 735 экземпляров «трехосных автобусов», а за 1937 г. - всего 155 их единиц. Если предположить, что это суммарный выпуск «05-193» и «05-194», то становится очевидным, что общее количество ГАЗ-05-194 едва ли превысило 700-800 экземпляров. Более того, некоторые исследователи считают и эту цифру явно завышенной. Так или иначе, но трехосный санитарный автобус оказался излишне дорогим для заказчика, в то время как вместимостью он ничуть не отличался в лучшую сторону от созданного в 1938 г. более компактного, простого и маневренного ГАЗ-55. Не удивительно, что последний уже вскоре вполне успешно заменил так и не успевший стать массовым ГАЗ-05-194.

 Начавшееся вскоре военное лихолетье не оставило этой и без того редкой модели практически никаких шансов уцелеть хотя бы в количестве 1-2 экземпляров. И все же отдельным единицам посчастливилось возвратиться в мирную послевоенную жизнь. Один санитарный автобус можно видеть в начальных кадрах художественного фильма «Небесный тихоход» талантливого режиссера, сценариста и теоретика кино (уже упоминавщегося здесь) Семена Алексеевича Тимошено («Вратарь», «Запасной игрок»). Эта картина снималась летом-осенью 1945 г. киностудией «Ленфильм», и судя по подлинному военному номеру образца 1942 г., в этом эпизоде снимался действующий армейский санитарный автобус, принадлежавший вероятнее всего, санитарной службе восстановленного к тому времени Ленинградского военного округа. Внешне этот ГАЗ-05-194 ничем не отличался от штабного автобуса за исключением красных крестов, нанесенных на третьи по счету (от передних дверей) боковые окна кузова.

 Во время войны, как и все автомобили ГАЗа 3-осный автобус подвергся значительному упрощению конструкции, да и в его производстве стали применяться упрощенные технологии, что позволяло ускорить производство машин и при этом экономить остродефицитным металл. Многие второстепенные комплектующие были упразднены, а некоторые металлические детали заменили деревянными. В частности на экземплярах образца 1941-42 г. применяли гнутые крылья из холоднокатаного стального листа (передние - угловатые), отсутствовали тормоза передних колес, имелось всего одно запасное колесо. К 1943 г. в пользу короткой металлической трубки был упразднен и передний бампер, а из световых приборов осталась лишь одна левая фара. В таком «урезанном до минимально возможного» виде автобусы ГАЗ-05-193 и встретили свой «закат», вызванный бомбовыми ударами противника.

 В июне 1943 г., после продолжительного затишья, город Горький подвергся серии массированных ночных бомбардировок немецкой авиации, основной целью которых стал автозавод имени Молотова. По степени массированности это был один из крупнейших ударов Люфтваффе по тыловым объектам СССР за весь период войны. Всего по результатам операции немецкой авиацией было совершено 645 самолето-вылетов, и сброшено на завод и город 1631 фугасных и 3390 зажигательных бомб. На заводе было разрушено 52 здания, выведено из строя большое количество оборудования. К тому же жаркая и засушливая погода способствовала возникновению сильных пожаров. В результате значительная часть производственных мощностей ГАЗа вышла из
строя, и хотя завод продолжал работать, выпуск продукции в основном встал, а силы рабочих были брошены на восстановление производства. В создавшейся ситуации предприятие было вынуждено максимально сократить количество выпускаемых моделей, и в частности - прекратить производство трехосных автомобилей ГАЗ-ААА и всех их модификаций. Поэтому в 1944 г. из ворот ГАЗа вышли последние 57 экземпляров «трехосок», собранных из остававшегося на складах задела запчастей.

 Это решение не повлияло на боеспособность поскольку в 1943 г. из США по ленд-лизу уже в больших количествах поступали более современные, мощные и грузоподъемные трехосные автомобили, большая часть которых к тому же имела колесную формулу 6x6.
ГАЗ благодаря этому получил возможность в очень сложных условиях возобновить выпуск основной продукции - грузовиков ГАЗ-MM, джипов ГАЗ-67Б, бронеавтомобилей БА-64 и т.д.

 Сколько же всего было выпущено трехосных автобусов ГАЗ-05-193? Точных данных об их производстве на ГАЗе в 1936 г. нет, наблюдается «разброс» от нескольких опытных машин до 160 экземпляров. В 1937 г. было изготовлено 155 шт., в 1938 г. - 332, в 1939 г. - 191, в 1940 г.
- 204, в 1941 г. - 286, в 1942 г. - 382, в 1943 г. - 237(238), и наконец, в 1944 г. были собраны последние 6 экземпляров этой модели. Таким образом общее количество серийных ГАЗ-05-193 составляет от 1793 до 1953 экземпляров. Согласно сохранившимся данным, на 1 января 1941 г. их было произведено от 882 до 1042, из которых в РККА поступило 713 единиц; а в период 1941-44 г. было изготовлено еще 911 машин, из числа которых в РККА поступило порядка 850 единиц. Если же приплюсовать к общему числу «05-193» среднюю статистику по ГАЗ-05-194, то получим общее количество трехосных автобусов горьковского производства, примерно равное 2528-2529 экземпляров.

 Среди всех 1793-1953 экземпляров ГАЗ-сумме с некоторым количеством довоенных ГАЗ-05-194
доля упрощенных автобусов выпуска 1942-44 г. была достаточно малой: всего лишь чуть больше 600 единиц. Не удивительно поэтому, что в отличие от довоенных экземпляров, нередко попадающихся в качестве трофейных на немецких фото, и присутствующих в кадрах отечественных кинофотодокументов, упрощённые автобусы ГАЗ-05-193 военных лет в реальной эксплуатации почти нигде не «засветились».

 Описывая трехосные автобусы производства ГАЗа никак нельзя обойти вниманием и их «информационные» модификации. Дело в том, что некоторое их количество имело не штабное, а агитационное предназначение (возможно, таким образом оборудовались немногочисленные гражданские экземпляры таких автобусов. мобилизованные в начальный период войны).

 Можно вспомнить звуковещательную станцию в кузове «05-193» или кинопередвижку производства ленинградского завода кинооборудования «КИНАП» (ныне производство в составе АО «ЛОМО»), размещавшуюся в кузове трехосного автобуса горьковского производства, внешне ничем не отличавшуюся от штабного «05-193» кроме наличия на крыше металлических ограждений,
громкоговорителей и свернутого «в трубу» и зачехленного экрана. Такие специальные машины были штатными в составе каждого политотдела соединения РККА и предназначались для развертывания киносеансов в полевых условиях. Этот вид кинопередвижек так называемой ночной проекции предполагал установку киноэкрана вне автомобиля и предназначался для использования в основном в темное время суток. Однако наряду с ним существовал и вид кинопередвижки дневной проекции (монтировались также на трехосных автобусах производства ГАЗа), кузов которого отличался наличием удлиненной задней части, в которой располагался не выносной экран меньших размеров. Кинопроекция шла на него изнутри, непосредственно из фургона, а от действия прямых солнечных лучей экран защищали по всему периметру задние кузовные панели и кромка крыши. Из внешнего дополнительного оборудования у машины также имелись установленные в задней части крыши громкоговорители, зачехленные в транспортном положении.

 Кроме всех вышеперечисленных исполнений трехосных автобусов производства ГАЗа, имеются упоминания и о еще одном интересном экспериментальном варианте. Согласно им, в Горьком на шасси ГАЗ-ААА был изготовлен опытный образец штабного автобуса с кузовом типа ГАЗ-55. В документах он именовался, как «штабной автобус малый». Однако кроме уменьшения габаритной
высоты никаких особых преимуществ такая конструкция не имела, а значительное уменьшение салона вызывало неудобства. К тому же штабисты не работали на передовой, так что малая габаритная высота в данном случае не была принципиальной. Словом, от такой машины, тоже
не дешевой, но не особо востребованной, быстро отказались, так что эта разработка оказалась практически полностью забытой.

 Но даже и на этом перечень спецавтомобилей на шасси ГАЗ-ААА с автобусными кузовами отнюдь не заканчивается, поскольку кроме самого автозавода имени Молотова аналогичные кузова на горьковские «трехоски» устанавливали и многие другие предприятия.