**02-021 КП-51 или КИ-51 автофургон Мосторгтранса гп 2 тн с задней распашной 2-створчатой дверью на шасси ГАЗ-51А 4х2, мест 2, прицеп до 2.5 тн, полный вес до 5.2 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ГЗТМ г. Горький, 1950-е г.**

Несмотря на то, что эти фургоны действительно были широко распространены и, предположу, выпускались не только в Горьком и не только на новых шасси, в общедоступной литературе и периодике не то что описания, даже упоминания о них не обнаружил. Странно! Да и в сети информация слишком пространна. Думаю что история этого автомобиля еще ждет своего исследователя. А пока только это.

*Канунников С.В. и Шелепенков М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». - Орел, ООО «САЛОН, 2018.*

Кузовная мастерская Горьковской транспортной конторы 2-го Главторга - 1937-38 г.,

Автокузовной завод Росснабторга - 1938-40 г,

Автокузовной завод Главснабторга - 1940-51 г.,

Горьковский завод холодильного оборудования - 1951-55 г.,

Горьковский завод торгового машиностроения - 1955-66 г.,

Горьковский завод специализированных автомобилей - 1966-91 г.,

Завод специализированных автомобилей - 1991-2004 г.

После выхода Постановления Совета Министров Союза ССР № 903 от 14 мая 1954 г, предусматривающего создание производственных мощностей по выпуску специализированных автотранспортных средств для перевозки продовольственных и промышленных товаров, широкое применение получили специализированные кузова-фургоны. При перевозке грузов в фургонах повышается культура производства, обеспечивается лучшая сохранность грузов, сокращаются расходы на тару и упаковку.

Применялись фургоны как общего назначения, так и специализированные, приспособленные для перевозки какого-либо одного груза. К специализированным фургонам относились фургоны для перевозки скота, мебели, готового платья, хлебобулочных изделии, бутылочных грузов, почтовых грузов, а также изотермические фургоны и фургоны-рефрижераторы, предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов.

Фургоны монтировали на автомобили, прицепы ц полуприцепы. В зависимости от назначения фургоны отличались по размерам, форме, конструкции и другим параметрам. Отечественной промышленностью выпускались автомобили-фургоны грузоподъемностью от 300 кг до 2,5 т, прицепы-фургоны и полуприцепы-фургоны грузоподъемностью от 600 кг до 22 т.

*Страница КП-51 (КП-2) на denisovets.ru. Спасибо И. Денисовцу, лиха беда- начало.*

«Вскоре после начала выпуска нового семейства ГАЗ-51, на этом шасси Горьковским заводом холодильного оборудования (*с 1955 г.* Горьковский завод торгового машиностроения) был освоен выпуск нового промтоварного фургона КП-51 (иногда также можно встретить обозначение КП-2, относящееся к этому же фургону). Фургон имел традиционную для тех лет дерево-металлическую конструкцию с двустворчатой распашной дверью сзади и крышей кузова, обтянутой дермантином и окрашенной.

Выпуск КП-51 носил по-настоящему массовый характер - эти фургоны нередко мелькают в художественных фильмах или просто уличных съемках тех лет. Наряду с промтоварным фургоном общего назначения КП-51, Горьковским заводом также выпускался изотермический фургон КИ-51 с тем же кузовом. Внешних отличий эти автомобили не имели, но изотермический фургон, в соответствии со своим назначением, получил внутреннюю теплоизоляцию кузова и иную внутреннюю обшивку.

Но при этом наибольшую известность в наши дни КП-51 получил благодаря разошедшимся в сети снимкам с фотосессии вариантов нанесения рекламы на фургоны КП-51 и КИ-51, организованной в самом конце 1950-ых годов «Мосторгрекламой». Примечательно, что реклама наносилась на машины вне зависимости от года их выпуска.»

В мае 1955 года Постановлением Совета Министров СССР было создано Главное управление автомобильного транспорта Мосгорисполкома - Главмосавтотранс. В 1957 году было образовано управление «Мосторгтранс», перешедшее в Главмосавтотранс из Главного управления торговли. Главку было передано 15 автохозяйств, насчитывавших около 2.600 автомашин различных марок. Централизованные перевозки дали возможность широко внедрить специализированный подвижной состав, ранее совершенно не применявшийся.

Так как перевозка напитков в стандартной таре без укрытия приводила не только к снижению качества, но и к прямой их непригодности, то их перевозка осуществлялась на автомобилях ГАЗ-51 с закрытыми кузовами, в том числе и в автофургонах КП-51 и КИ-51 на шасси ГАЗ-51 Горьковского завода торгового машиностроения.

На протяжении всего года в общем объеме перевозок напитков наибольший удельный вес составляла перевозка пива. Впервые централизованная перевозка пива (1950 г.) была организована автобазой № 1 Управления торгового транспорта и московским пивоваренным заводом им. Бадаева. Многолетний опыт перевозок пива с завода им. Бадаева, который совершенствовался с годами, использован на всех других пивоваренных заводах и заводах фруктовых вод Москвы. Непосредственно перевозками пива с завода им. Бадаева автобаза руководила через организованный ею диспетчерский пункт, размещенный на территории завода.