**04-191 Рефрижератор грузоподъемностью 1.6 т на базе автофургона вагонной компоновки АВП-56 (АВП-51) на шасси ГАЗ-51А 4х2, дверей 1+1+2, мест 2, полный вес до 5.8 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, опытный 1 экз., ГЗТМ г. Горький, 1956 г.**



**Разработчик и изготовитель:** Горьковский завод торгового машиностроения Горьковского совнархоза.

*Н.С. Марков на ktt-magazine.ru*

Этот элегантный фургон на переделанном шасси ГАЗ-51А был разработан в 1955 году Горьковским заводом торгового машиностроения (ГЗТМ), входившим в систему Главного управления торгового оборудования Министерства торговли СССР. Вообще в то время ГЗТМ в основном занимался изготовлением типовых кузовов-фургонов для монтажа на стандартные шасси ГАЗ-51 – хлебных, промтоварных, изотермических… Параллельно завод строил прицепы к этим же автофургонам, а также тележки-морозильники для уличной торговли мороженым. С экономической точки зрения выпуск автофургонов АВП-51 при отлаженном производстве обычных грузовых будок не был оправданным. «Вагонники», конечно, были немного вместительнее, но цена… Себестоимость АВП-51 более чем вдвое превысила аналогичный показатель промтоварного фургона КПА-56 на обычном шасси ГАЗ-51А (4204 против 1957 руб.). Однако 1950-е еще были тем периодом времени, когда не все мерилось деньгами. Иначе не появилось бы у нас, например, такого явления в архитектуре, как сталинский ампир. В общем, заводу ГЗТМ поставили в план ежегодный выпуск 100 вагонных фургонов АВП-51, и он серийно производил их с сентября 1956-го, как минимум, до 1961 года.

В 1955 году, основываясь на документации по опытным автобусам ГАЗ-71В (ГЗА-650), ГЗТМ разработал, а в сентябре 1956 году освоил серийный выпуск фургонов вагонной компоновки грузоподъёмностью 2.1 т на шасси ГАЗ-51А - АВП-51 (Автобус Вагонный Промтоварный на шасси ГАЗ-51). Встречается и другое его название - АВП-56 (Автобус Вагонный Промтоварный 1956 года). Автофургон автобусного типа ГЗТМ АВП-56 устанавливается на шасси со смещенным вперед управлением, кабина водителя составляет с кузовом единое целое. Задняя часть кузова цельнометаллическая, остальная собрана на деревянном каркасе, облицованном снаружи листовой сталью. Внутренняя поверхность отделана каркасным картоном. Кабина водителя изолирована от грузового отделения специальной перегородкой, в которой есть два глухих окна для наблюдения за погрузкой-разгрузкой. Водительское сиденье регулируется, а отсутствие переднего капота обеспечивает великолепную обзорность. Товары грузят и разгружают через одностворчатую дверь в задней стенке кузова. Для облегчения погрузки под дверью устанавливается выдвижная подножка. Вдоль потолка грузового отделения укреплены штанги, позволяющие перевозить готовую одежду на вешалках.

Фургон существовал в различных вариантах - промтоварный, изотермический и даже рефрижераторный. В 1956 году на базе АВП-51 был построен опытный образец рефрижератора с машинным охлаждением кузова, а в 1957 году - два фургона с изотермическими кузовами для перевозки скоропортящихся продуктов. Кроме того, фургоны нередко дорабатывались эксплуатирующими организациями под свои нужды. Известно о постройке телескопической автовышки на базе АВП-51 (изготовитель неизвестен). Фургон АВП-51, несмотря на относительно небольшой тираж, пользовался популярностью у транспортников, и на его базе было создано немало специализированных автомобилей. В основном различных лабораторий и ремонтных "летучек", но были и экзотические варианты, например, фургон для перевозки готового платья или фургон для перевозки товаров в тюках (у него на крыше для этого предусматривался большой багажник и лесенка сзади - такие машины были сделаны 1-й автобазой Управления торгового транспорта Главмосавтотранса), а также вакуумный подметально-уборочный автомобиль (правда, последний существовал скорее всего только в проекте).

На ГЗТМ предпринимались также попытки создания малого пассажирского автобуса, унифицированного с фургоном. Первый образец автобуса отличался от фургона только наличием бокового остекления (в том числе на скатах крыши), отказом от правой двери кабины и введением служебной двухстворчатой двери. Следующий образец, построенный позже, имел уже сварной цельнометаллический кузов, изменённое остекление. Из особенностей модернизированного автобуса можно отметить водительскую дверь на задних петлях и перенос служебной двери ближе к центру салона. Поскольку эти автобусы не входили в основную номенклатуру завода, дело ограничилось лишь штучными экземплярами и о количестве построенных машин судить трудно. Однако сам факт появления на свет подобных конструкций в первую очередь свидетельствовал о серьезном потенциале завода.

АПВ-56 производится на ГЗТМ до 1962 г., пока на Тартуском авторемонтном заводе №3 Минавтотрансшосдора Эстонской СССР (Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог) не было налажено серийное производство аналогичных по назначению и конструкции фургонов на том же шасси

*Олег Тимирязев газета "Биржа плюс авто"*

СТРОИТЬ ФУРГОНЫ - ДЕЛО СТРАТЕГИЧЕСКОЕ.

Нижегородский завод спецавтомобилей (ОАО "ЗСА") - одно из старейших предприятий автомобилестроительной отрасли, функционирующих в настоящее время на территории нашей области: официально датой его основания считается 1937 год.

На протяжении почти шестидесяти пяти лет предприятие специализируется на выпуске автофургонов. И, как читатель узнает ниже, автомобилям-фургонам, произведенным в Горьком - Нижнем Новгороде, были уготованы почет и слава в самых разных отраслях народного хозяйства, а мощности завода обеспечивали две трети (!) годового выпуска транспортных средств подобного типа в нашей стране.

Нынешнее ОАО "ЗСА" - наследник автокузовной мастерской при гараже транспортной конторы Горьковского горпромторга, первоначально располагавшейся в центре города - на улице Краснофлотской (ныне - Ильинская). Известно, что в 1937 году штат мастерской составлял 66 человек, а ее производственная программа предусматривала выпуск нескольких сотен хлебовозок и фургонов общего назначения на грузовых шасси, а также лавок-прицепов. Эти изделия представляли собой достаточно примитивные коробки, которые поначалу даже не имели металлической обшивки (кузова были фанерными, обитыми брезентом).

В июне того же года предприятие переехало на территорию Гвоздильного поселка - в район современной "Этны". Было принято решение об организации производства специализированных кузовов для перевозки хлеба и мясопродуктов, а также передвижных киосков и ларьков на базе имущества, принятого на баланс у Госмельзавода. Существование кузовной мастерской как самостоятельного предприятия признавалось целесообразным. Дело в том, что буквально за несколько предшествовавших 1937 году лет, известных как "пятилетка индустриализации", в стране наблюдался очевидный всплеск розничного товарооборота. Так, в торговле города Горького этот показатель возрос более чем в три раза, и здесь насчитывалось 1220 магазинов и стационарных ларьков, а также свыше 350 ресторанов, кафе, столовых и буфетов.

Однако несмотря на то, что в ряде других крупных населенных пунктов Советского Союза - Москве, Ленинграде, Киеве, Одессе, Баку и так далее - уже существовали предприятия по постройке спецкузовов для доставки промышленных и продовольственных товаров, в основном обслуживавшие нужды своих городов, Горький в течение ряда лет отставал от наметившихся в стране тенденций. В конце 30-х годов ситуация несколько изменилась: это очевидно хотя бы по тому факту, что в августе 1938 года мастерская официально была возведена в ранг автокузовного завода, штат которого составил уже немногим менее 150 человек.

Известно также, что за 1938 год предприятие произвело 83 хлебных фургона и 121 прицеп, а на следующий, 1939 год был запланирован выпуск 150 хлебовозов, 120 кузовов для перевозки продовольственных товаров, 100 промтоварных кузовов и 90 прицепов.

Пока, к сожалению, не совсем понятно и то, почему завод, обосновавшийся на новом месте и уже обросший кузницей, участками обработки древесины, жестяных работ и окраски, столярно-сборочным цехом и складом, вновь переезжает - на этот раз Горсовет отводит ему площадку на улице Июльских дней, то есть именно то место, где ОАО "ЗСА" располагается и поныне.

В исторической справке, подготовленной предприятием, указано, что на вновь освоенной территории только что упомянутый автокузовной завод начал выпуск продукции в 1940 году.

С началом войны горьковским производителям продуктовых и промтоварных фургонов пришлось срочно осваивать новую номенклатуру изделий. Основным в производственной программе стал кузов с условным названием "Двина", заказчиком которого выступил Наркомат электропромышленности СССР (судя по всему, он оснащался радиолокационным либо радиопередающим оборудованием). Уже в 1941 году из 1325 единиц выпущенной техники значительную часть составил заказ по линии "оборонки", а в 1942 году одних только кузовов типа "Двина" было построено около тысячи. Вскоре в серию пошел кузов "Волга" (не путать с современной легковой "Волгой"!), представлявший собой модернизированную "Двину".

Помимо этого для нужд Военно-воздушных сил и Военно-морского флота завод изготавливал кузова ПАФ-2 под передвижную автомобильную фотолабораторию. В целом автокузовной завод успешно справился с задачами, поставленными ему правительством на период военных действий, и уже вскоре после окончания Великой Отечественной войны заводу надлежало вернуться к изготовлению торгового оборудования, а именно продовольственных и промтоварных фургонов, лотков, сатураторных тележек и тележек для мороженого.

Однако война не позволила выполнить ряд мероприятий, направленных на реконструкцию цехов, и лишь в 1947 году реально удалось приступить к перевооружению производства. Тем не менее фургоны строились постоянно: сначала это были надстройки на шасси ГАЗ-ММ (помимо стандартной гаммы периодически появлялись такие, например, "эксклюзивы", как опытный образец автобиблиотеки, разработанный вслед за постановлением Совета министров РСФСР "О мерах по укреплению районных и сельских библиотек"), чуть позже - уже на шасси ГАЗ-51 (эпизодически - и ГАЗ-63).

В конце 1950 года, предприятие вновь поменяло ведомственную принадлежность. Горьковский автокузовной завод Главснабторга перешел на баланс Главторгмаша и был реорганизован в завод холодильного оборудования. Пятидесятые годы стали эпохой коренной реконструкции бывшей когда-то полукустарной мастерской. В результате проведенных преобразований Горьковский завод торгового машиностроения - так он стал называться вскоре - был в состоянии выпускать около двух третей всех автофургонов в стране (!). Потребителями продукции ГЗТМ стали практически все союзные республики, а также ряд зарубежных стран (ГДР, Монголия, Гвинея, Ирак). В целом с 1949 по 1959 гг. валовая продукция завода увеличилась в 11,8 раза, а в сравнении с 1937 годом - в 127 раз.

В 50-е годы ГЗТМ освоил выпуск ряда новых моделей фургонов различного назначения. В их числе был также автомобиль вагонной компоновки на шасси ГАЗ-51А с так называемым интегрированным кузовом, обшитым снаружи стальным листом. Существовали различные варианты подобного фургона - продуктовый, промтоварный. Отдельные его экземпляры оборудовались в качестве передвижной автомобильной фотолаборатории. Предпринимались также попытки создания малого пассажирского автобуса, унифицированного с фургоном, но все, к сожалению, ограничилось постройкой нескольких опытных образцов.

В начале 60-х годов ассортимент выпускаемой заводом торгового машиностроения продукции был в очередной раз значительно расширен и обновлен. ГЗТМ, в частности, стал строить на шасси ГАЗ-51А фургоны моделей ГЗТМ-952 и -952Д, предназначенные для перевозки широкого ассортимента товаров народного потребления (текстиля, обуви, культтоваров, кондитерских и бакалейных изделий), ГЗТМ-954 для доставки мебели населению, ГЗТМ-953 и -953Д с изотермическим кузовом - назначением последних была транспортировка мясных и прочих скоропортящихся продуктов. Планами на 1959-1965 гг. предусматривался также выпуск фургонов-прицепов, тележек для розничной продажи гастрономических товаров и мороженого, мотороллеров для развозки товаров по заказам на дом.

После упразднения совнархозов и последовавшей за этим перестройки управления экономикой по отраслевому принципу завод отошел к Минавтопрому СССР. В 1966 году ГЗТМ переименовали в Горьковский завод специализированных автомобилей Главспецавтотранса Министерства автомобильной промышленности (сокращенно ГЗСА). В новом статусе предприятию предстояло начать выпуск кузовов различного назначения на шасси недавно освоенных отечественным автопромом грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66. Помимо этого ГЗСА вновь стал вносить весомый вклад в "оборонку", устанавливая, например, кузова типа кунг на полноприводный "Урал-375". "Гражданским" же пользователям предлагались передвижные почтовые отделения ГЗСА-947, фургоны для перевозки медикаментов ГЗСА-3713, хлебовозки ГЗСА-3714 на базе "шестьдесят шестого".

Модели, освоенные производством в первой и второй половине 70-х годов, в основном выпускались Горьковским заводом спецавтомобилей и позже - в 80-е годы и вплоть до начала 90-х. Этот период ознаменовался появлением на территории России значительного количества новых производителей фургонов различного назначения, смело осваивавших самые передовые в данной отрасли технологии. Увы, в эти наиболее сложные для большинства заводов-"патриархов" времена ГЗСА продемонстрировал некоторую немобильность, в результате которой чуть не оказался на грани экономической катастрофы. Лишь своевременное введение на ОАО "ЗСА" внешнего управления помогло предприятию не только элементарно выжить, но и вплотную заняться вопросами обновления модельного ряда и повышения качества продукции. Хотя об этом, конечно

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГАЗ-51А**

Полезная нагрузка – 2500 кг.  
Масса снаряженного автомобиля – 2570 кг.  
Полная масса - 5350 кг.  
Нагрузка на ось (максимальная) – 3610 кгс.  
Полная масса буксируемого прицепа – 2500 кг.  
Двигатель – ГАЗ-51.  
Номинальная мощность двигателя – 70 л.с.  
Наибольшая скорость – 70 км/ч.  
Габаритные размеры: - длина – 5725 мм; - ширина – 2280 мм; - высота наибольшая – 2130 мм.  
Погрузочная высота – 1200 мм.  
Площадь пола платформы – 6,35 м2.  
Объем кузова – 3,87 м3.  
Заправочные объемы и эксплуатационные материалы:  
- топливный бак – 90 л А-66;  
- система охлаждения двигателя – 15 л;  
- система смазки двигателя – 7 л АС-10;  
- картер коробки передач – 3 л Тап-15В;  
- картер ведущего моста – 3 л Тап-15В.  
Норма расхода горючего – 26 л на 100 км.  
Запас хода по горючему – 345 км.