**02-043 ГАЗ-51 4х2 бортовой грузовик грузоподъемностью 2.5 т с деревометаллической кабиной, мест 2 и 22 в кузове, общий вес прицепа до 3.5 т, вес: снаряженный 2.71 т, полный 5.36 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ГАЗ г. Горький, 1946-52/56 г.**

 ГАЗ-51 – самый массовый грузовик советского производства в период с конца 40-х по середину 70-х годов ХХ века. Универсальный автомобиль грузоподъёмностью 2,5 тонны получил широкое распространение во всех сферах народного хозяйства СССР и социалистических стран в тот период и последующие годы. Всего за годы серийного выпуска (1946-1975) было произведено 3 481 033 автомашины «ГАЗ-51». Ещё десятки тысяч этих грузовиков выпустили автозаводы, построенные с помощью Советского Союза в Польше, Китае и Северной Корее.

 Если бы не война, «ГАЗ-51» был бы запущен в серийное производство уже в 1941-м году. Подготовка к тому велась с 1937-го года, и всё необходимое для этого уже было готово.«ГАЗ-51» из опытной партии летом 1940-го года экспонировался на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве.

 Опытная, «установочная», партия из 20-ти грузовиков «ГАЗ-51» была выпущена в 1945 году, а год 1946-й уже дал народному хозяйству разорённой войной и возрождающейся страны 3136 серийных грузовиков данной марки. Первые же годы эксплуатации показали, что «ГАЗ-51» в значительной степени превзошёл своих предшественников (даже трёхтонник «ЗиС-5») по всем статьям. Он был быстроходен, надёжен, экономичен, прочен и вынослив, а также удобен и лёгок в управлении. По сравнению с предшественниками, «ГАЗ-51» обладал более мягкой подвеской с новыми эффективными амортизаторами. Значительно опережал всех он и по производительности, демонстрируя меньший расход топлива.

 Мотор данного грузовика представляет собой усовершенствованную модификацию бензинового двигателя «ГАЗ-11», созданного на Горьковском автозаводе в 30-е годы на базе купленного по лицензии американского нижнеклапанного рядного мотора «Додж Д-5». Бензобак ёмкостью 105 литров располагался под кузовом на левом лонжероне рамы. Кабина – деревометаллическая, двухместная, с раздельными сиденьями для водителя (регулируемым) и пассажира. В связи с послевоенными проблемами производства тонкого холоднокатаного листового проката, шедшего на её изготовление, из металла делали только каркас, раму ветрового окна, панель приборов и каркасы дверей, а заднюю стенку и наружную обшивку дверей – из дерева, обитого фанерой. Крыша – дерматиновая, с деревянным каркасом. Задняя стенка кабины была плоской, окно задка снаружи защищалось металлической сеткой. Такие кабины по классификации завода назывались комбинированными. Машина оснащалась открывающейся наверх рамой ветрового окна, опускающимися боковыми стёклами дверей и вакуумным стеклоочистителем с единственной щёткой, расположенной со стороны водителя, но в то же время на ГАЗ-51 не ставились открывающиеся форточки дверей, вместо них устанавливались неподвижные стёкла. Подножки изготавливались из дерева, фартуки подножек и отопитель отсутствовали. Кабина носила собственный индекс ГАЗ-81Д (деревянная), оперение – ГАЗ-81.

 Грузовик комплектовался одним круглым зеркалом заднего вида, устанавливавшемся на кронштейне телескопического типа с левой стороны кабины.

 Грузовая платформа – деревянная с откидным задним и неоткидными боковыми бортами, с деревянными продольными и поперечными брусьями, внутренние размеры – 2940х1990х540 мм, площадь пола – 5,85 м², крепилась к раме шасси стремянками. Задний борт снабжался цепями и в откинутом положении мог служить продолжением пола. Для перевозки легковесных грузов борта можно было нарастить с помощью имевшихся на них гнёзд для стоек. Платформе был присвоен собственный индекс – ГАЗ-91А.

Под задней частью основания платформы по обеим её сторонам крепились два инструментальных ящика, а на брызговике заднего левого колеса помещался запасной бачок для масла ёмкостью 10 л.

 В конце 1949 года завод начал осваивать выпуск цельнометаллической кабины, получившей наименование ГАЗ-81Б, но её двери оставались деревянными, обшитыми стальным листом. Такие кабины назывались переходными, они отличались скруглённой формой и имели окантовку стальными полосками на шурупах, съёмные фартуки под дверями с двумя горизонтальными выштамповками, а также острые передние и задние углы проёмов боковых стёкол. Подножки также стали металлическими. Прежняя комбинированная деревометаллическая кабина ГАЗ-81Д была окончательно снята с производства только в апреле 1952 года. Несмотря на столь значительное изменение конструкции автомобиля его индексация осталась прежней.

 С середины 1956 года началось серийное производство модернизированного грузовика ГАЗ-51А. От своего предшественника он в первую очередь отличался увеличенной грузовой платформой с тремя откидывающимися бортами, внутренние размеры которой составляли 3070х2070х605 мм. Усиленные габаритные брусья стали крепиться вдоль верхней кромки боковых бортов. Этому кузову был присвоен индекс ГАЗ-92. Инструментальный ящик уменьшился в размерах и ставился слева под основанием платформы в её передней части.

Дисковый стояночный тормоз заменён на барабанный.

**Модификации ГАЗ-51**

**· ГАЗ-51** (1946-1956) – базовый бортовой грузовой автомобиль (и шасси для спецавтомобилей) грузоподъёмностью 2500 кг с двигателем ГАЗ-51 мощностью 70 л.с.
**· ГАЗ-51М** (1948-1967) – шасси под установку пожарных насосов и автоцистерн.

**- ГАЗ-51Н** – армейский вариант, с решётчатым кузовом от «ГАЗ-63» , укомплектованным лавками вдоль бортов и высокими решётчатыми боковыми бортами, а также с дополнительным бензобаком на 105 литров. Выпускался с 1948 по 1975 годы.

**- ГАЗ-51У** – экспортный вариант, для умеренного климата. Производился с 1949 по 1955 годы.

**- ГАЗ-51НУ** – бортовой, с платформой с высокими решётчатыми боковыми бортами и скамейками и дополнительным бензобаком ёмкостью 105 л, экспортный вариант для стран с умеренным климатом. Выпускался с 1949 по 1975 годы.

**- ГАЗ-51Б** – бортовой газобаллонный, грузоподъёмностью 2000 кг, для работы на сжатом природном газе и бензине. Выпускался с 1949 по 1960 годы.

**- ГАЗ-41** – опытная модификация на полугусеничном ходу, была построена в 1950 г.

- **ГАЗ-51Ж** – ещё один газобаллонный вариант, для работы на сжиженном газе. Выпускался с 1954 года по 1959 годы.

- **ГАЗ-51ЖУ** – экспортный газобаллонный вариант, работающий на сжиженном газе, для умеренного климата.

**· ГАЗ-51К** (1951-1958 ) – шасси для санитарных автомобилей **ГЗА-653** Горьковского автобусного завода и **ПАЗ-653** Павловского автобусного завода.
**· ГАЗ-51КЮ** (1951-1958 ) – шасси для санитарных автобусов, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
**· ГАЗ-51Л** (1953-1956) – бортовой, грузоподъёмностью 3000 кг, с усиленным шасси и увеличенной грузовой платформой.

**- ГАЗ-51А** – модернизация базовой модели «ГАЗ-51» (и шасси для спецавтомобилей), пришедшая ей на смену в 1955-м и выпускавшаяся вплоть до 1975 года. Отличается от «ГАЗ-51» грузовой платформой увеличенных размеров, откидными боковыми бортами, усовершенствованной тормозной системой.

**- ГАЗ-51Ф** – опытная партия, оснащённая двигателем 80 л.с., с зажиганием форкамерно-факельной конструкции мощностью 80 л.с. Была выпущена в 1955 году.

**- ГАЗ-51АУ** – экспортный вариант для умеренного климата, серийный выпуск продолжался с 1956 по 1975 годы.

**· ГАЗ-51АС** (1956-1975) – бортовой, для перевозки сельскохозяйственных грузов. Борта платформы наращивались съёмными щитами до общей высоты 1110 мм.
**· ГАЗ-51И** (1956-1975) – шасси для автобусов Курганского автобусного завода и различных специализированных предприятий.
**· ГАЗ-51ИУ** (1956-1975) – шасси для **автобусов**, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
**· ГАЗ-51ИЮ** (1956-1975) – шасси для автобусов, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

**- ГАЗ-51Ю –** экспортный вариант для тропического климата, выпускался с 1956 по 1975 годы.

**- ГАЗ-51С –** вариант, оборудованный дополнительным 105-литровым топливным баком. Серийный выпуск осуществлялся с 1956 по 1975 гг.

**- ГАЗ-51СЭ** – вариант с дополнительным 105-литровым бензобаком и экранированным электрооборудованием.

**- ГАЗ-51Р** – грузопассажирский вариант - такси, оснащённое таксометром и платформой с высокими решётчатыми боковыми бортами с откидными скамейками, дугами с тентом и задней дверью с лестницей. Пассажировместимость – 12 человек, грузоподъёмность – 2500 кг. Выпускался с 1956 по 1975 годы.

**- ГАЗ-51РУ** — экспортный вариант грузопассажирской модификации, для умеренного климата, годы производства – 1956-1975й.

**- ГАЗ-51Т** – грузовое такси, оснащённое таксометром и платформой с высокими решётчатыми боковыми бортами, грузоподъёмность – 2500 кг., годы производства - 1956—1975.

**- ГАЗ-51П** – седельный тягач. Общий вес буксируемого полуприцепа – 6000 кг, грузоподъёмность – 4000 кг. Выпускался с 1956 по 1975 годы. На седельном тягаче «ГАЗ-51П» впервые в СССР был применён гидровакуумный усилитель тормозов.

**- ГАЗ-51ПУ** – экспортный вариант седельного тягача, для умеренного климата, годы производства – 1956-1975.

**- ГАЗ-51ПЮ** – экспортная модификация седельного тягача, предназначенная для тропического климата, производилась с 1956 по 1975 годы.

**- ГАЗ-51В** – бортовой, экспортный вариант, с расширенной до 3,5 тонн грузоподъёмностью. Был оснащён 78-сильным двигателем ГАЗ-51В, шинами увеличенного размера до 8,25-20″ и задним мостом полноприводного «ГАЗ-63». Серийный выпуск производился в 1957-1975 годах.

**- ГАЗ-51Д** – шасси с укороченной рамой, предназначенное специально для самосвалов «ГАЗ-93А», «ГАЗ-93Б» и «САЗ-2500», которые делали Саранский и Одесский заводы автосамосвалов, и специализированные автомобили. В серийном производстве с 1958 по 1975 годы.

**- ГАЗ-51ДУ** – экспортный вариант самосвального шасси, для умеренного климата.

**- ГАЗ-51ДЮ** – экспортный вариант самосвального шасси, для тропического климата.

**· ГАЗ-51ШМ** (1956-1965) – шасси с удлинённой на 564 мм рамой. Предназначалось для установки автофургонов Горьковского завода торгового машиностроения.

 ОПЫТНЫЕ И МЕЛКОСЕРИЙНЫЕ МОДИФИКАЦИИ
· **ГАЗ-51ПЖ** (1956) – модификация седельного тягача ГАЗ-51П для работы на сжиженном нефтяном газе.
**· ГАЗ-51Щ** (1958 ) – модификация грузовика ГАЗ-51А, оснащённая щелочной аккумуляторной батареей 3-СЖН-70. Выпущена малой серией в конце I квартала 1958 года.
**· ГАЗ-51Ф (**1961) – модификация грузовика ГАЗ-51А, оснащённая двигателем ГАЗ-51Ф мощностью 80 л.с. при 3000 об/мин, степенью сжатия 6,8 и объёмом 3485 см3 с форкамерно-факельным зажиганием. Выпущена небольшой партией в виде шасси для хлебных фургонов КХА-2-57.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  Характеристики | ГАЗ-51 | ГАЗ-51Б | ГАЗ-51Ж | ГАЗ-51П | ГАЗ-93 |
| Колесная формула | 4x2 |
| Число мест | 2 |
| Длина, мм | 5715 | 5120 | 5240 |
| Ширина, мм | 2200\* | 2100 | 2090 |
| Высота, мм | 2130 |
| База, мм | 3300 |
| Колея передних/задних колес, мм | 1585/1650 |
| Мин. дорожный просвет, мм | 245 |
| Радиус поворота, м | 8,1 |
| Снаряженная масса, кг | 2710 | 3100 | 2800 | 2485 | 3025 |
| Грузоподъемность, кг | 2500 | 2000 | 2500 | — | 2250 |
| Масса буксируемого прицепа/полуприцепа, кг | 3500 | 5850 | н/д |
| Двигатель (тип) | ГАЗ-51 (К, I6) |
| Рабочий объем, см³ | 3485 |
| Мощность двигателя, л.с. при 2800 об/мин. | 70 | 56 | 62 | 70 |
| Расход топлива, л/100 км | 26,5 | 34,0\*\* | 32,0 | 26,5 | 28,0 |
| Максимальная скорость, км/ч | 70 | 65 | 70 | 60 | 70 |
| Запас топлива, л | 90 | н/д | 195 | 90 |