**МОДИФИКАЦИИ ГАЗ-51 и ГАЗ-51А**

С 1947 года начался выпуск шасси для различных спецмашин на базе **ГАЗ-51**, а в конце 1948-го завод приступил к производству его укороченной разновидности для самосвала **ГАЗ-93**, разработанного на УралЗИСе, и изготавливавшегося на Одесском автосборочном заводе. По сравнению с базовой моделью у него была уменьшена на 320 мм длина рамы и снят буксирный прибор, вместо которого на боковых полках лонжерона устанавливались буксирные крюки, а задний фонарь с держателем номерного знака крепились на кабине в её верхней левой части. В полу кабины появилось отверстие для рычага включения коробки отбора мощности самосвального механизма.   
 С 1948 года в Советскую Армию стали поставляться автомобили **ГАЗ-51Н**. Эта модификация оборудовалась платформой с высокими решётчатыми неоткидными боковыми бортами, скамейками вдоль них и низким откидным задним бортом, а также оснащалась радиатором от вездехода **ГАЗ-63**. Машина предназначалась для перевозки личного состава и различных армейских грузов. Для стран Варшавского договора с 1949 г. выпускался её экспортный вариант **ГАЗ-51НУ**.   
 Также с 1948 года ГАЗом осуществлялось производство шасси с кабиной для пожарных насосов и автоцистерн **ГАЗ-51М**. У этого автомобиля отсутствовали подножки, устанавливавшиеся непосредственно на специализированном предприятии во время монтажа пожарной надстройки, задний фонарь, держатель запасного колеса и заднее окно кабины.   
В 1949 году началось производство экспортной версии грузовика – **ГАЗ-51У** и её модификаций, предназначенных для стран с умеренным климатом, и отличавшихся усиленной конструкцией и скрупулёзным изготовлением узлов и деталей, а также более тщательной сборкой.   
 С этого же года завод выпускал специальное **шасси без кабины для автобусов**, отличавшееся более мягкими задними рессорами, четырьмя амортизаторами, устанавливавшимися на переднем и заднем мостах (против двух передних у базовой модели) и удлинённой на 735 мм в задней части рамой. Кроме кабины у шасси отсутствовали буксирный прибор, держатель запасного колеса и задний фонарь. Вначале, в 1949-52 г., оно поставлялось на Горьковский автобусный завод (ГЗА), а с 1952-го на Павловский автобусный завод и различные специализированные предприятия, занимавшиеся изготовлением автобусов.   
 С 1949 г. малыми партиями выпускалась газобаллонная версия **ГАЗ-51Б** грузоподъёмностью 2000 кг, которая могла работать на сжатом природном газе (метане) и бензине А-66. Газобаллонная установка состояла из пяти стальных баллонов общей ёмкостью 250 л, расположенных под платформой, подогревателя газа, использовавшего тепло отработавших газов двигателя, двухступенчатого универсального газового редуктора МКЗ, карбюратора-смесителя К-49АБ (ставился до 1956 г.) или К-22ГБ (К-22Л) и газовой арматуры. В кабине были установлены два манометра: баллонный на 200 кг/см2 и манометр редуктора на 8 кг/см2 для определения запаса газа и контроля работы газовой аппаратуры. Двигатель ГАЗ-51Б при работе на газе развивал мощность 56 л.с. при 2800 об/мин. Запасное колесо из-за недостатка места под кузовом переместилось под заднюю часть рамы. Эта модификация выпускалась до 1960 года, её производство было прекращено по причине того, что в связи с избыточным производством бензина в СССР, превышающем его потребность, использование сжатого газа на автомобильном транспорте резко сократилось. К 1965 году имеющаяся сеть газонаполнительных компрессорных станций была демонтирована.   
 С 1951 года завод производил шасси для санитарных автомобилей Горьковского автобусного завода **(ГЗА-653)** (1951-52) и Павловского автобусного завода **(ПАЗ-653)** (1952-1958), получившее наименование **ГАЗ-51К**. Характерными отличительными особенностями этой машины являлись отсутствие подножек, буксирного крюка, заднего окна кабины, заднего фонаря и держателя запасного колеса. Автомобиль оборудовался четырьмя амортизаторами в передней и задней подвеске, более мягкими рессорами, а также двумя отопителями, работавшими на обогрев кабины и медицинского кузова. На предприятия-изготовители шасси поступало с кабиной и оперением не в крашеном, а в загрунтованном виде.   
 С 1953 года небольшими партиями производился грузовик **ГАЗ-51Л** повышенной грузоподъёмности, составлявшей 3 т, с усиленным шасси и увеличенной платформой. Машина предназначалась для эксплуатации на дорогах с усовершенствованным покрытием.   
 В 1954 г. была выпущена ещё одна газобаллонная модификация – **ГАЗ-51Ж**. Её двигатель был предназначен для работы на сжиженном нефтяном газе и бензине А-66. Газобаллонная установка состояла из одного баллона ёмкостью 100 л, устанавливавшегося на левом лонжероне рамы, испарителя газа, двухступенчатого универсального газового редуктора МКЗ и карбюратора-смесителя К-49Е (до 1956 г.) или К-22К и газовой арматуры. Двигатель – ГАЗ-51Ж мощностью 62 л.с. при 2800 об/мин (при работе на газе). Автомобиль изготавливался в ограниченных количествах.   
 С сентября 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 (хотя устанавливать её начали ещё в мае 1956-го). Усиленные габаритные брусья стали крепиться вдоль верхней кромки боковых бортов. Этому кузову был присвоен индекс ГАЗ-92. Инструментальный ящик уменьшился в размерах и теперь устанавливался слева под основанием платформы в передней её части. Также были внесены изменения в конструкцию отдельных узлов и деталей. Дисковый стояночный тормоз был заменён на барабанный. Вместо генератора Г21 со шкивом под два ремня стал монтироваться Г21-Г с приводом под один ремень, работавший в паре с реле-регулятором РР20. На автомобиль начали ставиться фары ФГ2-А2 с полуразборным оптическим элементом ФГ2 и двухнитиевыми лампами А-38 (или А-40) на 50 и 21 свечу (на дальний и ближний свет), передние фонари ПФ10 с двухнитиевыми лампами А-27 на 21 св (указание поворотов) и 6 св (габариты), и прежний задний фонарь ФП13 с лампами А-26 на 21 св (стоп-сигнал) и А-24 на 3 св (габариты и освещение номерного знака), который теперь крепился на держателе, установленном в выемке, сделанной в заднем поперечном брусе платформы. Этот держатель использовался и в качестве кронштейна для крепления номерного знака. Сзади стали монтироваться отдельные указатели поворотов типа УП5 с лампами А-26 на 21 св, устанавливавшиеся на держателях, крепившихся слева и справа на продольных брусьях платформы. Одновременно щиток приборов КП5-А заменили на КП5-Г, на котором к прежней комбинации приборов добавилась контрольная лампа указателя поворотов.   
 Газобаллонные модификации **ГАЗ-51Б** и **ГАЗ-51Ж**, несмотря на то, что производились уже на базе **ГАЗ-51А**, продолжали изготавливаться под своими прежними индексами. Ввиду отсутствия свободного места на кузове за кабиной, инструментальные ящики этих модернизированных грузовиков по-прежнему крепились в задней части платформы. Платформа грузовика **ГАЗ-51Ж** получила наименование ГАЗ-92Ж.   
Также не изменилась и индексация по-прежнему выпускавшихся шасси **ГАЗ-51М** и **ГАЗ-51К**.   
В 1956 году автозавод подготовил к выпуску и поставил на конвейер целую гамму модификаций модернизированной базовой модели. Начался выпуск седельного тягача **ГАЗ-51П**. Впервые в практике отечественного автомобилестроения он оборудовался гидровакуумным усилителем тормозов. Тягач имел укороченную раму, изменённую главную передачу ведущего моста с передаточным числом 7,6 (от вездехода **ГАЗ-63**), оборудовался двигателем ГАЗ-51П с изменёнными шестернями привода спидометра в КПП, дополнительным бензобаком ёмкостью 105 л, специальным выводом и штепсельной розеткой для подключения тормозов и электроприборов полуприцепа, а также вертикальным держателем запасного колеса, крепившемся позади кабины, и предназначался для буксировки полуприцепов грузоподъёмностью 4 т и общим весом 6 т. Задний фонарь, устанавливавшийся на одном держателе с номерным знаком, крепился в верхней части кабины с левой стороны машины, указатели поворотов отсутствовали.   
Также завод приступил к выпуску двух разновидностей такси на базе **ГАЗ-51А** – грузопассажирского **ГАЗ-51Р** и грузового **ГАЗ-51Т**. Оба этих автомобиля оборудовались несколько видоизменёнными кузовами от вездехода **ГАЗ-63**, таксометрами и сигнальными фонарями свободного таксомотора типа ПФ5-Б зелёного цвета.   
 **ГАЗ-51Р** оснащался платформой с высокими решётчатыми неоткидными боковыми бортами, скамейками вдоль них, а также дугами и тентом с окошками по бокам и спереди (центральное переднее закрывалось брезентовым клапаном). В высоком неоткидном сплошном заднем борту имелась дверь, для облегчения посадки и высадки пассажиров служила откидная лестница. Пассажировместимость машины составляла 12 человек, грузоподъёмность – 2,5 т.   
**ГАЗ-51Т** представлял собой грузовой автомобиль грузоподъёмностью 2,5 т с такой же платформой, что и у **ГАЗ-51Р**, но без скамеек и с низким откидным задним бортом, и предназначался исключительно для перевозок грузов.   
 С этого же года выпускались две модификации **ГАЗ-51А**, оснащённые дополнительным топливным баком ёмкостью 105 л – **ГАЗ-51С** и **ГАЗ-51СЭ**. На грузовик **ГАЗ-51СЭ** устанавливалось экранированное электрооборудование, в состав которого входили реле-регулятор РР21, распределитель зажигания Р50-Б, катушка зажигания Б5 (Б5-А) с отдельным добавочным сопротивлением СЭ40 (СЭ40-А) и фильтры подавления радиопомех, вследствие чего его двигатель получил наименование ГАЗ-51Э.   
На экспорт теперь поставлялись уже две версии автомобиля: **ГАЗ-51АУ** для умеренного климата и **ГАЗ-51Ю** для тропиков, а также их модификации. Эти машины отличались улучшенной отделкой, усиленными элементами шасси и более тщательной сборкой, а на варианты, предназначенные для работы на Юге, шли материалы, приспособленные для эксплуатации в специфических местных условиях, к тому же на них не ставились отопители и предпусковые подогреватели.   
Кроме обычных экспортных модификаций с 1957 года Горьковским автозаводом производился и **ГАЗ-51В** – грузовик повышенной грузоподъёмности, составлявшей 3,5 т. Данная модель оснащалась двигателем ГАЗ-51В рабочим объёмом 3,48 л мощностью 78 л.с. при 3400 об/мин, главной передачей от **ГАЗ-63** с передаточным числом 7,6, усиленной задней подвеской и шинами увеличенного размера (8,25-20").   
 В 1958 году автобусному шасси и шасси для самосвалов были присвоены индексы соответственно **ГАЗ-51И** и **ГАЗ-51Д**. Двигатель шасси для автобусов получил такое же наименование ГАЗ-51И.