**04-019 ГЗА-651, иногда ПАЗ-651, 3-дверный пассажирский автобус малого класса капотной компоновки на шасси ГАЗ-51И 4х2, мест: сидячих 19, общее 23, вес: снаряжённый 3.75 т, полный 5.55 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ГЗА 1950-52 г., ПАЗ 1952-57 г. в.**



 Учитывая, что модель изготовлена на рубеже веков, можно «понять и простить» мастера за воздухозаборники на крыше (от 651А) и принять за прототип модели ГЗА-651 горьковского завода или павловского, ранних выпусков с хромированным цельным задним бампером и выступающими в дверной проем передними габаритными фонарями. Согласимся с уважаемым А. Богомоловым в том, что использовать колесный диски для идентификации прототипа по фото не стоит ввиду их взаимозаменяемости. К тому же, изначально на модели стояли хреновенькие, но 6-оконные, диски.

Полезно: *http://www.autogallery.org.ru/i/ypaz651.htm*

Текст, подобранный в 2010 г, оставлю для понимания прогресса в познании нашей автоистории, а за уточненными сведениями обращайтесь к замечательным трудам Дементьева Д.А и Маркова Н.С. (см. мод. 04-235) Хотя и здесь не все однозначно. Например, вполне логичное утверждение уважаемых (без тени иронии) авторов о том, что название автобуса ГЗА-651 с началом его выпуска в Павлово не изменилось не всегда находит подтверждения в справочной литературе тех лет. Вероятно, это связано с тем, что ГЗА перепрофилировали для работы на оборону страны и посчитали неуместным, чтобы его название упоминалось публично. Интересно было бы увидеть отгрузочные и регистрационные документы на эти автобусы.

**Изготовители:** Горьковский автобусный завод и Павловский автобусный завод им. А.А. Жданова Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР (МАТП).

*gortransport.kharkov.ua и др.*

 В 1949 году с конвейера Горьковского завода автобусов сошли первые образцы ГЗА-651 — 23-местной капотной модели автобуса, разработанной на шасси знаменитого ГАЗ-51. Этой непритязательной на вид машине была уготована судьба на десятилетия стать самым массовым автобусом страны. Специалисты завода сконструировали автобус по тому же принципу, что и его предшественник ГАЗ-03-30. В основе модели было специальное шасси ГАЗ-51И. Автобусное шасси отличалось от стандартного наличием дополнительных амортизаторов задней подвески, а также удлиненными лонжеронами рамы. Как и грузовик ГАЗ-51, автобус имел карбюраторный шестицилиндровый двигатель, гидравлический привод тормозов, полуцентробежное сцепление, гидравлические рычажные амортизаторы в подвеске передних колес. По ходовой части автобус получился унифицированным с самым массовым на тот период грузовиком, что и предопределило его широчайшее распространение.

 Автобусы ГЗА-651 и ПАЗ-651 имели деревянный каркас кузова, а ПАЗ-651А, КАвЗ-651А и КАвЗ-651Б - металлический, с силовым каркасом сварной конструкции, состоявшим из фасонных стальных прессованных профилей. Кузов крепился к лонжеронам рамы при помощи стремянок и был обшит стальными листами. Внутренняя облицовка выполнялась из многослойного картона. Деревянный настил пола, с закрепленными на нем двухместными сиденьями, пассажирская дверь, открываемая водителем вручную с помощью рычажного механизма, отсутствие отопления – всё это было характерно практически для всех моделей автобусов, выпускаемых в то время. Кабина водителя не была отделена от салона, но водитель имел свою дверь. По настоянию военных сзади дополнительно размещалась дверь, на случай переоборудования машины в санитарную. Она же позволяла использовать автобус как грузопассажирский. На деревянном настиле пола были закреплены двухместные сиденья. Окна имели опускающиеся форточки. С 1971 года на автобусах КАвЗ-651Б установили автономное отопление салона, которое осуществлялось посредством обогревателя 0-30 установленного под основанием кузова с правой стороны. Доступ к обогревателю был через люк из салона, а щиток управления работой обогревателя располагался слева от водителя.

 Для своего времени этот автобус выглядел очень неплохо. Кузов благодаря скругленным формам претендовал на некоторую аэродинамичность. Внутри же был более широкий, по сравнению с ГАЗ-03-30, проход между сиденьями. Да и сама посадка была куда удобней. Кроме того, увеличенная высота потолка позволяла четверым пассажирам ехать стоя.

 Освоение массового выпуска ГЗА-651 позволило сделать огромный шаг в совершенствовании пассажирских перевозок. Прежде как правило обходились обычным грузовиком с тентованной бортовой платформой, оборудованной деревянными лавками. Теперь же в распоряжении пассажиров оказались нормальные автобусные сиденья, худо-бедно прогретый, но полностью закрытый от пыли, дождя, снега и ветра остекленный салон, а также отдельная дверь со ступеньками.

 Важно, что ГЗА-651, будучи унифицирован по ходовой части с ГАЗ-51, перенял у него легендарную выносливость и ремонтопригодность. На заводе в Горьком, его выпускали около трех лет. Начатое в декабре 1951 года перепрофилирование Горьковского завода автобусов в предприятие по производству радиоаппаратуры принесло ГЗА-651 больше пользы, чем вреда. Возможности этой производственной площадки были недостаточными — широкое внедрение автобусов всех классов и типов в повседневную жизнь страны требовало заводы более высокой производительностью. Таким заводом для ГЗА-651 стал расположенный в городе Павлово-на-Оке Завод АвтоТракторного Инструмента (ЗАТИ), основанный в 1932 году. В апреле 1952-го был утвержден план по созданию на нем мощностей для изготовления до 10 000 автобусов в год. Так родился известный сегодня всем Павловский автобусный завод, а освоенную в его цехах модель переименовали в ПАЗ-651. 5 августа 1952 года первые пять автобусов ПАЗ-651 вышли из заводских ворот.

 ГЗА-651 заинтересовались и другие, в основном — авторемонтные заводы. Недорогое, а главное массовое шасси плюс простой в изготовлении кузов позволил им освоить производство аналогичных автобусов. Так, в 1952 году к их выпуску подключился Каунасский завод по ремонту автобусных кузовов, в 1953 году — Борисовский авторемонтный и Рижский опытный автобусный заводы, в 1954 году — «Аремкуз», Луганский и Тартуский авторемонтные заводы. Впоследствии к ним присоединились Щекинский деревообделочный завод и мастерские Автотранспортного управления города Сочи (последние изготовили порядка тысячи автобусов-кабриолетов). Очень похожие на ГЗА-651 автобусы делали авторемонтные заводы в Донском (Тульская область), Киеве (Украина), Семёнове (Горьковская область), Тосно (Ленинградская область), и Апшеронске (Краснодарский край). Изготовлением этих автобусов занимались и авторемонтные заводы МО СССР.

 Кто-то из этих АРЗов почти копировал кузов автобуса по образцу и подобию ГЗА, кто-то творил совершенно самостоятельно, а кто-то воспользовался уже готовой документацией московского авторемонтного завода "Аремкуз", который специально переработал и упростил 651-ю модель для изготовления её на небольших авторемонтных заводах.

 Конструкция автобуса постоянно совершенствовалась. В 1955 году сделан первый образец с цельнометаллическим каркасом кузова, получивший обозначение ПАЗ-651А. Основой его конструкции стал тонколистовой низкоуглеродистый металл, из которого формировались детали омегообразного профиля, имевшие достаточную прочность при малом весе. Сварка деталей и узлов каркаса потребовала создания специализированного участка, где первоначально и готовился кузов. Опыт создания такого участка дал могучий толчок к развитию цельносварных конструкций всех последующих моделей автобусов. По мере изготовления оснастки для сварки узлов ПАЗ-651А, из металла стали выполнять сначала раму, потом каркас крыши, а в 1 квартале 1957 года, с запуском в производство металлических боковин, завод полностью перешел на цельносварную конструкцию пассажирского автобуса и автолавки ПАЗ-659. С переходом в марте-апреле 1957 г. на сварные кузова уменьшилась снаряжённая масса, что позволило увеличить вместимость с 23 до 25 при 20 местах для сидения. Другой отличительной особенностью ПАЗ-651А стали воздухозаборники системы вентиляции в крыше: два приточных спереди и один вытяжной сзади. В 1959 г. изменили навеску задней двери с трёх петель на две.

 В 1960 году на Павловском заводе был запущен в серию более современный ПАЗ-652 бескапотной компоновки, а «капотник» за два года до этого передали на только что построенный Курганский автобусный завод. При этом на ПАЗе этот автобус выпускался до июня 1961 года. Всего с 1952 по 1961 г. было выпущено 34475 экземпляров ПАЗ-651 и ПАЗ-651А, в том числе около 24 тысяч цельнометаллических ПАЗ-651А.

 ГЗА-651, ПАЗ-651 и первые серии КАвЗ-651А заметно отличались от большей части автобусов КАвЗ и непосредственно от ГАЗ-51А закругленной обтекаемой решеткой радиатора и "носатым" капотом. Характерным отличием этих машин было и наличие прямоугольных указателей поворота, как на "Победе", разместившихся по бокам передней стенки кузова под ветровым стеклом. Такие указатели поворота требовались именно на пассажирских машинах, на других модификациях этой машины, в основном, различных спецфургонах, их не было. Часть машин оснащались передним и задним хромированными бамперами и ободками фар.

 Первый автобус КАвЗ-651А был выпущен Курганским автозаводом 14 января 1958 года. Вскоре КАвЗ-651А модернизировали, несколько упростив конструкцию. Модернизированные КАвЗы с декабря 1960 г. получили от ГАЗ-51А капот и облицовку радиатора стандартной конструкции. С сентября 1962 г. автобусные капот и облицовку радиатора устанавливали только на экспортные модификации, а с 1 квартала 1963 г. оперение от ГАЗ-51 получили все курганские автобусы. Передний и задний бампера стали окрашивать в цвет кузова, указатели поворота под ветровым стеклом упразднили.

 В 1971 году одновременно с техническим перевооружением завода была проведена и текущая модификация модели 651А. Новый автобус получил индекс 651Б, он имел цельнометаллический кузов, усиленные узлы шасси, модернизированные агрегаты трансмиссии и детали подвески. Внешне от своего предшественника этот автобус не отличался.

 На конвейере модель КАвЗ-651, продержалась вплоть до 1973 года, когда её сменила новая модель на шасси ГАЗ-53 - КАвЗ-685.

**Модификации ГЗА-651/ПАЗ-651**

 **ГЗА-654** 1951-52 г. экскурсионный автобус с открытым кузовом на базе автобуса ГЗА 651, разработанный для курортных маршрутов Крыма и Кавказа. Кузов имел 23 места с пятью рядами сидений и четырьмя дверями по правому боку и укрывался сверху брезентом. Был изготовлен малой партией — около 20 штук. В дальнейшем эта конструкция была воспроизведена во многих авторемонтных заводах в южных районах СССР.

**ПАЗ-651В** - санитарный автобус, спроектирован в 1953 году по заказу Министерства обороны. За основу приняли кузов автобуса ПАЗ-651. Сзади имелась откидная лестница для погрузки раненых. По сравнению с подножкой на ПАЗ-651Г, она была намного длиннее и опускаясь при погрузке раненых прямо на землю. В салоне имелось три яруса мест для перевозки лежащих раненых, расположенных вдоль боковин. Это позволяло перевозить одновременно 12 человек на носилках, при необходимости заполняя центральную часть кузова еще 2 носилками, а также имелась возможность перевозить на откидных сиденьях легкораненых. В разных вариациях автобус ПАЗ-651В мог перевозить одновременно до 20 лежащих и сидящих человек. Автобус окрашивался в защитные цвета, на боковинах и задке наносили большие круги белого цвета с помещенным в них красным крестом. Также красный крест размещался в центральном окошке рейсоуказателя. Поворотники под лобовыми стеклами на этой машине также имелись. Количество выпущенных ПАЗ-651В не установлено. Для нужд медучреждений выполнялись разовые заказы по изготовлению специализированных санитарных автобусов на базе ПАЗ-651В для последующего оборудования их под передвижные рентгенкабинеты, кардиолаборатории и др.

 **ПАЗ-651Ж** - с двигателем ГАЗ-51Ж и карбюратором КС-22Г, работающем на сжиженном газе. Машины оснащались газовой аппаратурой и 110-литровым баллоном для газа. Двигатель развивал мощность в 62 л.с. За период 1959-61 г. выпущено 350 экз.

 **ПАЗ-651Г** - грузопассажирский автобус. Откидные сиденья располагались вдоль бортов, в случае необходимости они могли быть закреплены на боковых стенках; всего имелось 15 посадочных мест и одно место кондуктора. Конструкция кузова была комбинированной - основание кузова и каркас крыши выполнялись из металлического профиля, а боковины имели деревянный каркас. Автобус был предназначен для эксплуатации в сельской местности, а также для работы в качестве ритуальной машины.

 **ПАЗ-654** - штабная спецмашина. В 1959 году по заказу МО СССР было выпущено от 6 до 9 экземпляров. По конструкции машина схожа с ПАЗ-651Г. Кузова ставились на шасси грузовика ГАЗ-63 4х4, а внутреннее «убранство» состояло из укрепленных столов и сидений, размещенной в кузове радиоаппаратуры и других средств связи, стоек и приспособлений для хранения стрелкового оружия и средств пожаротушения. Сзади на внешней стороне располагалась лестница для быстрого развертывания антенн. Основных отличия от базовой модели – отсутствие верхних боковых габаритных фонарей, наличие боковых, плотно пригнанных дверец под вторым и третьим окнами слева по ходу движения, лючка под водительским сиденьем, вентиляции по типу ПАЗ-657. Машина оборудовалась стандартным водяным отопителем, причем отапливался весь салон. Задние окна на боковинах отсутствовали. Передние боковые поворотники под ветровым стеклом на машине имелись. Автобус мог использоваться пожарными и спасательными формированиями.

 **ПАЗ-655** - автобус для перевозки ценностей. Спроектирован в 1954 году. ПАЗ-655 представлял собой обычный фургон, по конструкции схожий с ПАЗ-657, только справа тоже была глухая стенка. Меры предосторожности свели к установке перегородки между водительским и грузовым отсеком и к обшивке грузового отсека изнутри тонколистовым металлом вместо картона, с целью противопожарной защиты. Усиленных запоров и сложных устройств дополнительной защиты не предусматривалось. Для охранника специального места тоже не выделялось, он размещался в кабине рядом с водителем. Окрас обычно темно-зеленых или подобных им тонов. Выпускался ограниченными партиями.

 **ПАЗ-657** Фургон для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий в составе автопоезда с одноосным прицепом-фургоном ЛАЗ-658 на базе автобуса ПАЗ-651, выпускавшийся в 1954-1958 годах. Имел деревянный каркас грузовой части кузова, разделенного на четыре отсека, в которых помещались рядами в направляющих лотки с хлебобулочными изделиями. В кузов вели четыре двухстворчатые двери, расположенные по правому борту. Стойки каркаса в местах навески товарных дверей были укреплены металлическим профилем. Конструкция грузового отсека прицепа была аналогична 657-ой модели. Перемещение лотков с хлебом осуществлялось длинными крючьями. Выпускался с 1954 по 1958 год включительно. За 5 лет было построено 3649 машин.

 **ПАЗ-659** и ПАЗ-659А - Автолавка, производилась с 1955 г. и могла выпускаться в двух вариантах колесной формулы - 4х2 (шасси ГАЗ-51И) и 4х4 (шасси ГАЗ-63Е), при этом наименование автолавки не изменялось в зависимости от типа шасси. Шасси ГАЗ-63Е оснащалось колесами от ГАЗ-51 с двойной задней ошиновкой. Такое решение было направлено на снижение центра тяжести машины и повышение боковой устойчивости. Машина имела деревянный (ПАЗ-659) или металлический (ПАЗ-659А) каркас кузова, обшитый тонким листовым металлом. Товарный отсек автолавки отделялся от кабины перегородкой с окошком; в самом товарном отсеке располагались закрытые полки-шкафчики для товара и прилавок, а у задней двери была откидная подножка. Справа автолавка был оборудован панелью-навесом, открывающейся вверх на стоянках для обозрения витрин-окошек. Автолавка комплектовалась выносной подножкой для покупателей. В 1961 году производство автолавок ПАЗ-659 было перенесено на Курганский автобусный завод, где они выпускались вплоть до 1968 года.

 **ПАЗ-659Б** - эпидемиологическая лаборатория. Эти автобусы направлялись в отдаленные районы страны, где была широко развернута программа борьбы с тяжелыми эпидемическими заболеваниями типа холеры, сибирской язвы и пр. Их использовали для оперативной вакцинации населения в периоды массовых заболеваний, например, гриппом. Данные об их устройстве скудны, отрывочны. Предположительно внутренняя «начинка» состояла из шкафчиков и ящиков по типу автолавок, только размещались там медикаменты и медицинское оборудование. По тем временам заказ на ПАЗ-659Б был достаточно крупным. C 1956 по 1958 годы было построено 365 машин.

**ПАЗ-661** - Фургон "Одежда", по конструкции практически идентичный хлебному фургону ПАЗ-657, за исключением того, что вместо направляющих для хлебных лотков в грузовом отсеке размещались укрепленные вверху поперечные трубы для подвешивания одежды. В отличие от ПАЗ-657, 661-я модель не получила значительного распространения - всего в 1954-1956 годах было собрано 156 таких машин.

 **ПАЗ-663** - геофизическая лаборатория. Точных данных, указывающих на обозначение лабораторий как ПАЗ-663 нет, но основания так считать достаточно весомы. Во-первых, такой индекс в некоторых источниках встречается. Во-вторых, последующие индексы курганских автобусов, имели то же цифровое обозначение. В 1959 году на конвейере появилась специализированная машина, с кузовом для монтажа геофизического оборудования. За основу был взят кузов автолавки ПАЗ-659А, перепроектированный для размещения приборов и аппаратуры передвижной лаборатории. Первоначально планировалась установка кузова на полноприводное шасси ГАЗ-63Е, но ввиду недостаточности их выпуска, использовали шасси обычного грузовика ГАЗ-51И колесной формулы 4х2. Автобусы передавались для оборудования лабораторий на Мытищинский приборостроительный завод (МПЗ). Первые шесть машин отправили на МПЗ в феврале. До конца 1959 года было изготовлено 70 единиц.

Выпуск таких машин продолжался. Впоследствии их выпуск продолжался на КАвЗе - для лабораторий использовали полноприводные грузопассажирские КАвЗ-663. Оборудовались они также на МПЗ.

