**04-238 ПАЗ-659 автолавка для выездной торговли в отдаленных районах на шасси ГАЗ-51И 4х2, полезная нагрузка 2 т, дверей: 1 служебная в задней стенке и 2 в кабине, мест 2, вес: снаряженный 3.98 т, полный 5.98 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, на ПАЗе: всех 5192, в т.ч. на шасси ГАЗ-51И 4975 экз., г. Павлово, 1955-1961 г., на КаВЗе ? экз., г. Курган, 1960-61 г. в.**



.

Не частый случай, с исторической точки зрения интересная, по качеству вполне приличная и по цене доступная модель. Спасибо! Жаль, со статьей в журнале подкачали, дилетантских материалов и так хватает. Каюсь, и у меня тоже, но потихоньку исправляю. А костромичам пожелание, если не вписываетесь в бюджет, добавьте к цене модельки 20-30 руб. и пригласите профессионала на помощь. А они у нас есть, и дай Бог им здоровья и успехов в труде на общее благ!

К сожалению, кроме коротких заметок уважаемого Н.С. Маркова и поста на *scaleforum.ru*, не нашел сведений о производстве КАвЗ-659. А по фото модернизированных автолавок, выпускаемых с 1958 г., определить изготовителя не возможно. К тому же. в книге С. Канунникова и М. Шелепенкова «Отечественные автобусы и троллейбусы. 1900-2000 г.» указана дата начала выпуска КАвЗ-659 1962 г. (у А. Богомолова *autogallery.org.ru* тоже), а на приложенном фото и фото КАвЗ-659П с арочными шинами - первородные капот и облицовка радиатора, которые исчезли в 1961 г. В общем есть еще с чем «поработать» нашим просветителям.

Фотографий ПАЗ-659 на шасси ГАЗ-63Е, а также почтовых автолавок и передвижных эпидемиологических лабораторий ПАЗ-659Б на шасси ГАЗ-63Е не найдено.

**Изготовители:**

**-** Павловский орденов Трудового Красного знамени (1971 г.) и «Знак почета» (1982 г.) автобусный завод им. А.А. Жданова, во время выпуска автолавки - ПАЗ Автомобильного управления Совета народного хозяйства Горьковского административного района.

- Курганский автобусный завод Управления точного машиностроения Южно-Уральского Совета народного хозяйства.

*Из монументального труда Дементьева Д.А. и Маркова Н.С. «Автобусы ПАЗ. История и современность», в 2 кн. Книга 1. - Москва, 2013. СПАСИБО!!! Конечно, если по серьезному, то надо читать оригинал.*

В этом же *(1953)* году согласно постановлению Совмина СССР №2552 от 03.10.1953 и приказу Министерства машиностроения СССР № 1112 от 03.12.1953 был разработан и проект автомобиля ПАЗ-657 для перевозки хлебобулочных изделий в лотках, выпуск которого был налажен в мае 1954 года, когда были собраны первые 10 штук. Эта машина стала одной из первых в стране, в конструкции которой были учтены все специфические требования к перевозке хлеба.

Первый изготовленный в начале 1954 года образец ПАЗ-657 прошел испытания в условиях торговой сети г. Москвы и был утвержден и принят к производству протоколом от 19.02.1954. Выпуск хлебных фургонов ПАЗ-657 по плану должен был завершиться декабрем 1957 года, однако последние экземпляры собирали еще в январе 1958 года. Это было связано с необходимостью полностью использовать детали незавершенного производства.

В 1954 году на основании распоряжения Совмина СССР № 7078 от 01.07.1954 по приказу Глававтопрома № 128 от 25.08.1954 для нужд Центрального союза потребительских обществ СССР (Центросоюза) заводу поручили разработку и изготовление образцов автолавок и лавок-прицепов. Работа по проектированию их кузовов началась в сентябре. Предполагалось до конца года построить два опытных образца автолавки, которой было присвоено обозначение «ПАЗ-659»: первый - к 1 октября, второй - к 1 декабря. С поставленной задачей заводчане справились и отчитались за два опытных образца, различавшихся по компоновке: один - с торговым залом внутри кузова, другой - с наружной витриной для торговли через два средних опускных окна по правому борту. Ввиду ограниченности внутреннего пространства салона предпочтение было отдано второму варианту. В течение декабря 1954 года эта опытная автолавка нежно-голубой окраски проходила испытания в Коломенском райпотребсоюзе Московской области и была утверждена к серийному выпуску протоколом от 17.01.1955, а первые товарные ПАЗ-659 были отгружены лишь в апреле. Такая задержка была связана с устранением замечаний от представителей Центросоюза, проводивших испытания опытного образца. Основные претензии сводилась к неудобной планировке прилавка, витрин, а также неудовлетворительной проходимости автолавки, которая должна была по задумке служить средством передвижной торговли в отдаленных районах, на отгонных пастбищах, в тракторных и полеводческих бригадах на целинных землях. Именно поэтому в серию пошли две модификации автолавки - на стандартном шасси ГАЗ-51И и на полноприводном ГАЗ-63Е.

В феврале 1957 года (т.е. раньше базовой модели автобуса) все автолавки получили цельнометаллический каркас кузова, а в 1958 году проведена перепланировка салона, позволившая ликвидировать витринные окошки ниже поясной линии кузова и унифицировать таким образом боковину автолавки с аналогичной от автобуса ПАЗ-651А. Впоследствии на базе ПАЗ-659 были изготовлены партии почтовых автолавок и передвижных эпидемиологических лабораторий ПАЗ-659Б на шасси ГАЗ-63Е.

В 1958 году вступил в строй Курганский автобусный завод (Завод № 673 Управления металлообрабатывающей промышленности Курганского совнархоза), которому согласно распоряжению Горьковского СНХ № 59 от 3.02.1958 была передана документация на автобус ПАЗ-651 А, а впоследствии также на автолавку ПАЗ-659 и геофизическую станцию ПАЗ-663. При этом сам же Павловский автобусный завод по распоряжению Горьковского СНХ № 784 от 8.09.1960 должен был со второго квартала перейти на выпуск вагонных автобусов новой модели ПАЗ-652, поэтому выпуск машин семейства «651» в июне 1961 года был полностью прекращен.

*Для справки.*

*Н.С. Марков на dzen.ru* 19 сентября 1957 года Совмином РСФСР было принято постановление об организации нового автобусного производства в Кургане, где уже с 1958-го начали строить "коробочки" модели ПАЗ-651А. Причем наряду с чисто пассажирскими машинами в Кургане начали делать и специализированные на их базе: например, автолавку ПАЗ-659 (4х2 и 4х4) для выездной торговли в сельской местности и на отгонных пастбищах. Вместо пассажирского салона ее кузов имел торговое помещение с остекленной витриной и прилавком, а также шкафы для хранения и перевозки товаров.

*04.04.2013, Старый scaleforum.ru AutoInfo, вне форума Начальник мехколонны.*

Наряду с базовой моделью «651А» к производству на КАвЗ была передана документация на автолавку модели «659». Выпуск КАвЗ-659 продолжался недолго – всего лишь в период 1961-62 г. Причем их выпуск был запланирован и на 1963 год, но впоследствии с плана производства автолавки были сняты, а 10 января 1963 года Приказом №2 Главного инженера было решено прекратить подготовку производства по данной модели, имеющуюся технологическую документацию аннулировать, сохранив один экземпляр синек и кальки в архиве.

Внешних отличий от павловской модели КАвЗ-659 не имел.

**КАвЗ-659П.** В 1961 г. на основании Постановления КСНХ №80 от 24 апреля 1961 г. был изготовлен один опытный образец автолавки на арочных шинах для улучшения проходимости (в остальном образец унифицирован с КАвЗ-659). Образец проходил испытания в Можайском райпотребсоюзе Московской области. В серию данная модификация запущена не была.

**Автомобиль «автолавка» ПАЗ-659 (1955-57)**

Руководящий документ ТУ А-99-56

Шасси ГАЗ-51И без кабины с передком ГАЗ-81Е (ГОСТ-6040-51 с изм. по ТУ 9272-50) или ГАЗ-63Е без кабины с передком ГАЗ-81Е (ГОСТ-6701-53 с изм. по ТУ 9336-55)

Колесная формула 4x2 или 4x4

Кузов капотного типа, смешанной конструкции (задняя, передняя панели и крыша - цельнометаллические, клепаные, боковины и двери - с деревянным каркасом и металлической обшивкой)

Количество дверей 3 (служебная в задней стенке и 2 в кабине)

Число мест в кабине 2

Габаритные размеры, мм 6170x2360x2625 или 6170x2360x2715

Колея 1585/1650 или 1520/1650

Грузоподъемность, кг 2000 (включая вес экипажа)

Снаряженная масса, кг 3980 или 4470

Полная масса, кг 5980 или 6470

Максимальная скорость, км/ч 70 или 65

Контрольный расход топлива при 30 км/ч, л/100 км 22 или н.д.

Раздаточная коробка у автолавки на шасси ГАЗ-63Е 2-ступенчатая

Передаточные числа РК I - 1,00; II - 1,96

Ведущие мосты ГАЗ-51 (передаточное число ГП - 6,67) или ГАЗ-63Е (передаточное число ГП - 7,6)

Размер шин 7,50-20 (для обеих машин)

*Остальные данные см. ГЗА-651*

**Автомобиль «автолавка» ПАЗ-659 (1958-61)**

Руководящий документ ТУ А-99-56 с изм. №185/58, ТУ ГСНХ 00.55.60

Шасси ГАЗ-51 И без кабины с передком ГАЗ-81Е (ГОСТ-6040-51 с изм. по ТУ 9272-50) или ГАЗ-63Е без кабины с передком ГАЗ-81Е (ГОСТ-6701-53 с изм. по ТУ 9336-55)

Колесная формула 4x2 или 4x4

Кузов капотного типа, цельнометаллический (каркас дверей - деревянный)

Количество дверей 3 (служебная в задней стенке и 2 в кабине)

Число мест в кабине 2

Габаритные размеры, мм 6170x2380x2750 или 6170x2380x2840

Колея, мм 1589/1650 или 1520/1650

Грузоподъемность, кг 2000 (включая вес экипажа)

Снаряженная масса, кг 3980 или 4470

Полная масса, кг 5980 или 6470

Максимальная скорость, км/ч 70 или 65

Контрольный расход топлива при 30 км/ч, л/100 км 22 или н.д.

Раздаточная коробка у автолавки на шасси ГАЗ-63Е 2-ступенчатая

Передаточные числа РК у автолавки на шасси ГАЗ-бЗЕ 1-1,00:11-1,96

Ведущие мосты ГАЗ-51 (передаточное число ГП - 6,67) или ГАЗ-63Е (передаточное число ГП - 7,6)

Размер шин 7,50-20 (для обеих машин

*Остальные данные см. ГЗА-651*

**Технические характеристики автобуса пассажирского ГЗА-651 (1952-51)**

Руководящий документ ТУВ-2451-53

Шасси ГАЗ-51И без кабины с передком ГАЗ-81Е (ГОСТ-6040-51 с изм. по ТУ 9272-50)

Колесная формула 4x2

Кузов капотного типа, смешанной конструкции (задняя, передняя панели и крыша - цельнометаллические, клепаные, боковины и двери - с деревянным каркасом и металлической обшивкой)

Количество дверей 3 (служебная, водительская и запасная в задней стенке)

Число мест 19/23 \*1

Габаритные размеры, мм 6170x2360x2625

Колесная база, мм 3300

Колея, мм 1585/1650

Радиус поворота, м 7,6

Снаряженная масса, кг 3750

Полная масса, кг 5550

Максимальная скорость, км/ч 70

Контрольный расход топлива при 30 км/ч, л/100 км 22

Двигатель ГАЗ-51 (карбюраторный, Р-6)

Мощность, л.с. 70 при 2800 об/мин

Крутящий момент, кг\*м 20,5

Сцепление . .ГАЗ-51 (однодисковое, сухое)

КП ГАЗ-51 (механическая, 4-ступенчатая)

Передаточные числа КП: I - 6,40; II- 3,09; III- 1,69; IV- 1,00; з. х. - 7,82

Задний мост ГАЗ-51 (передаточное число ГП - 6,67)

Размер шин 7,50-20

Подвеска передняя на 2 продольных рессорах с 2 гидравлическими рычажными амортизаторами

Подвеска задняя на 2 продольных рессорах с подрессорниками и 4 гидравлическими рычажными амортизаторами

Рулевой механизм ГАЗ-51

Тормоза рабочие - барабанные на всех колесах, с гидроприводом:

стояночный - на трансмиссию, с механическим приводом

Объем топливного бака, л 105

*\*1 -По изменению №231/55 с 1955 г. число мест для сидения увеличилось до 20 при сохранении общей вместимости в 23 пассажира.*

**Прицеп-лавка ПАЗ-742Б (1955-56)**

Руководящий документ ТУВ 319

Основной тягач ПАЗ-659

Кузов несущий цельнометаллический фургон с 1 дверью в задней стенке

Габаритные размеры по кузову (дышлу), мм 3918(5825)х2200х2520

Внутренние размеры, мм 2860x2140x1780/2030

Погрузочная высота, мм 700

Колесная база, мм 2315

Колея, мм 1590/1590

Число осей/колес 2/4

Размер шин 7,50-20

Грузоподъемность, кг 1500

Снаряженная масса, кг 2100

Полная масса, кг 3600

Подвеска на 4 продольных рессорах с 4 гидравлическими рычажными амортизаторами

Поворотное устройство .автомобильного типа, с поворотными колесами и трапецией с приводом от дышла

Тормоза рабочие барабанные на всех колесах, с гидроприводом от тягача

**Статистика производства, шт.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 |
| ГЗА-651 | 303 | 1325 | 2385 | 2542 | 3046 | 3355 | - | - | - | - |
| ПАЗ-651А (шасси ГАЗ-51И) | - | - | - | (1) | - |  | 5782 | 5965\* | 6230 | 1144 |
| ПАЗ-651А для Мытищинского приборостроительного завода (шасси ГАЗ-63Е) | - | - | - | - | - | - | 70 | 196 | 214 | 386 |
| ПАЗ-651А для завода Нефтеприбор» (шасси ГАЗ-63Е) | - | - | - | - | - | - | - | 300 | 423 | 342 |
| ПАЗ-651А прочие (шасси ГАЗ-63Е) | - | - | - | - | - | - | 72 | 115\* | - | - |
| ПАЗ-651В | - | - | (1) | (1) | - | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-651Г | - | - | - | (2) | - | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-651Ж |  |  |  |  |  |  |  |  | 150 (1) | 200 |
| ПАЗ-653 | - | 1750(1) | 2400 | 2403(1) | 2403 | 2594 | - | - | - | - |
| ПАЗ-654 | - | (1) | - | (3) | - | - | (1) | 6 | - | - |
| ПАЗ-655 | - | (2) | - | - | 4 | - | - | - | 8 | - |
| ПАЗ-657 | - | - | 715(1) | 1401 | 729 | 771 | 29 | - | - | - |
| ПАЗ-657А | - | - | - | (1) | - | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-659 (шасси ГАЗ-51И) | - | - | (2) | 259 (2) | 939 | 880 | 693 | 503 | 899 | 802 |
| ПАЗ-659 (шасси ГАЗ-63Е) | - | - | - | 117 | 40 | - | - | 25 | - | - |
| ПАЗ-659 почтовый | - | - | - | - | - | 35 | - | - | - | - |
| ПАЗ-659Б | - | - | - | - | 170 | 120 | 75 | - | - | - |
| ПАЗ-661 | - | - | 65(1) | 59 | 32 | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-661Б | - | - | (1) | - | - | - | - | - | - | - |
| Птицебойня передвижная (шт./компл.) |  |  |  |  |  |  |  |  | (15/5) | - |

\* - В их числе автобусы в специальной комплектации для Министерства коммунального хозяйства РСФСР (100 шт.) и Казанского завода дезоборудования (25 шт.).

В скобках указаны данные по выпуску опытных машин, не вошедших в статистику товарного выпуска.