**04-120 ПАЗ-661 автомобиль для перевозки одежды и промтоваров на базе автобуса ГЗА-651 на шасси ГАЗ-51И 4х2, фургон объемом 13.5 м3 с четырьмя грузовыми отсеками, мест 2+1, дверей: в кабине 2, в фургоне 4 двустворчатые, прицеп до 3.5 т, вес: снаряжённый 3.65 т, полный 5.65 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, мелкими партиями, 156 экз., ПАЗ г. Павлово на Оке, 1954–56 г. в.**



**Изготовитель:** Павловский орденов Трудового Красного знамени (1971 г.) и «Знак почета» (1982 г.) автобусный завод им. А.А. Жданова.

*Справка.* 18 января 1989 года «Правда» опубликовала Постановление ЦК КПСС «Об отмене правовых актов, связанных с увековечением памяти А.А. Жданова».

*Из христоматийного труда Дементьева Д.А. и Маркова Н.С. «Автобусы ПАЗ. История и современность», в 2 кн. Книга 1. - Москва, 2013. Очень важная и нужная работа, мастерски изложено в доступной для любителя форме - СПАСИБО!!!*

В том же 1954 году завод согласно постановлению Совмина СССР № 903 от 14.05.1954 и приказу МАТиСХМ СССР № 19 от 25.05.1954 «Об организации производства специализированных средств для перевозки продовольственных и промышленных товаров народного потребления» разработал конструкцию промтоварного фургона, изготовленного в двух вариантах: с боковой и задней погрузкой. Первый, ПАЗ-661, предназначался для перевозки одежды. Конструктивно он являлся упрощенной версией хлебного фургона ПАЗ-657, поскольку также имел четыре грузовых отсека с отдельными дверцами по правому борту, но не получил термоизоляции, дополнительного отопителя, направляющих под лотки и задней двери с хозяйственным отсеком. Несмотря на надпись «Одежда», фургон мог использоваться и для перевозки обычных промтоваров.

Второй, ПАЗ-661Б, являлся универсальным. Его грузовое отделение имело единственную распашную (двухстворчатую) дверь в задней части кузова. Как и другие серийные фургоны ПАЗ, изготовленные на шасси ГАЗ-51, они не имели указателей поворотов: сзади на них устанавливался лишь один фонарь, совмещавший в себе функции стоп-сигнала, габаритного огня и подсветки номерного знака.

Обе машины прошли эксплуатационные испытания в московской торговой сети, по результатам которых к производству был принят вариант ПАЗ-661: первая партия этих машин была изготовлена в декабре 1954 года, а последняя в октябре 1956-го. А модификация ПАЗ-661Б так и осталась лишь опытным образцом.

Фургоны ПАЗ-661 не получили широкого распространения: практически все выпущенные экземпляры были поставлены Главвоенторгу в Москву. Аналогичные по назначению автофургоны выпускал и Московский авторемонтный кузовной завод «Аремкуз».

**Технические характеристики автомобиля для перевозки одежды и промтоваров ПАЗ-661 (1954-56)**

Руководящий документ - буклет ЦБТИ МАП СССР, 1956 г.

Кузов капотного типа, смешанной конструкции (задняя и передняя панели кузова, правая боковина, двери грузового отделения и крыша - цельнометаллические, левая боковина кузова и двери кабины - с деревянным каркасом и металлической обшивкой)

Количество дверей 2 в кабине водителя и 4 в грузовом отделении

Число мест в кабине 3

Габаритные размеры, мм 6170x2360x2625

Грузоподъемность, кг 2000 (включая вес экипажа)

Снаряженная масса, кг 3650

Полная масса, кг 5650

*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.*

*denisovets.ru «завод "Аремкуз". фургон для перевозки одежды на шасси ГАЗ-51».*

В октябре 1953 года по заданию Исполкома Московского городского совета Проектно-конструкторское бюро Управления авторемзаводами Моссовета и завод «Аремкуз» приступили к созданию на базе ГАЗ-51 и ЗиС-150 специализированных фургонов для перевозки товаров народного потребления разного типа. Одним из требований, предъявленных к этой группе автомобилей, являлась унификация их кузовов по конструкции каркасов и арматуре, а специализация машин по группам товаров должна была осуществляться путем изменения внутренней планировки, внутреннего оборудования и расположению дверей. Отталкиваясь от этого требования, были разработаны три типа деревянных каркасов: автобусного типа нормального габарита для монтажа на шасси ГАЗ-51, автобусного типа нормального габарита для монтажа на шасси ЗиС-150 и кузов большого габарита для монтажа на шасси ГАЗ-51.

Первый тип каркаса предназначался для фургонов, перевозящих одежду и белье, и за его основу был принят модернизированный кузов АКЗ-51 образца 1953 года, использовавшегося как для пассажирских автобусов, так и для товарно-пассажирских такси. Конструкция основания кузова, его бортов, крыши, ряда элементов каркаса АКЗ-51 была в целом сохранена, но габариты нового фургона были немного увеличены – он стал длиннее на 345 мм, шире на 100 мм и выше на 140 мм. Габаритные размеры нового фургона составляли 6050х2300х2675 мм. Кроме того, у фургонов было оставлено стандартное буксирное устройство, поскольку предполагалась их эксплуатация с двух- или одноосным прицепом-фургоном аналогичного назначения.

Кузов фургона для перевозки одежды получил пять широких одностворчатых дверей по правому борту (такое же решение было использовано и для аналогичных по назначению фургонов ПАЗ-661, с той разницей, что у павловских машин было четыре двустворчатых двери). С этой же стороны в юбке кузова были предусмотрены два откидных люка, в открытом положении образующих подножки. Левой борт фургона и задняя панель кузова были выполнены глухими. Кабина водителя отделялась от грузового отсека глухой перегородкой. Сам же грузовой отсек перегородок не имел, а напротив каждой двери под потолком крепилась выдвижная штанга со стопорными кольцами, на которую навешивалась готовая одежда на обычных вешалках-плечиках, что позволяло перевозить отглаженную одежду, не сминая ее.

Примечательно, что конструкция этих фургонов в дальнейшем послужила основой для автобусов А-51, которые стали выпускаться взамен АКЗ-51.

**Из истории автомобильных фургонов.**

Первый в мире серийный грузовой автомобиль «Даймлер», появившийся в 1896 г., имел плоскую грузовую платформу с небольшими бортами, делавшую его универсальным транспортным средством. Уже через два года инженеры из Мариенфельде установили на шасси 6-сильного грузовика закрытый кузов «кастенваген», открыв тем самым эпоху специализированных автотранспортных средств, предназначенных для перевозок строго определенных грузов.

В 1936 г. производственные мощности всех советских заводов достигли 200 000 автомобилей в год. Однако промышленность выпускала только универсальные грузовики с платформами, имеющими откидные борта, а доставка продуктов и товаров до потребителя, бесперебойная их транспортировка, сохранение товара в процессе перевозки потребовали специализированных автомобилей. В первую очередь автомобилей-фургонов для перевозки хлеба, готового платья, парфюмерии и других товаров для населения. Несмотря на стремительный рост автомобильного производства, специализированный транспорт в СССР был острым дефицитом. Это объяснялось тем, что при общей острой потребности народного хозяйства в автотранспорте оказалось наиболее целесообразным его насыщение в первую очередь обычными бортовыми автомобилями. К середине 30-х годов производство специализированных автофургонов концентрируется на следующих предприятиях:

– Московский комбинат реконструкции транспорта Наркомвнутторга СССР;

– Бауманские авторемонтные мастерские (БАРМ) Мосавтотреста Моссовета;

– Московский кузовной завод Главхлеба Наркомпищепрома СССР;

– Киевский кузовной завод.

В директивах последнего предвоенного пятилетнего плана предусматривалось строительство специальных кузовных заводов с годовым впуском 20–25 тыс. основных типов автофургонов: хлебных, изотермических, мебельных, автолавок. Но до тех пор основным типом советского автофургона был кузов-«коробочка», изготавливавшийся на Московском комбинате реконструкции транспорта Наркомвнутторга СССР. Однако конструкторы Комбината реконструкции транспорта пошли дальше и построили партию кузовов-фургонов автобусного типа, в которых кабина и грузовая часть были одним органичным целым. Такой кузов отличался более обтекаемым внешним дизайном, пропорциональностью формы. Фургоны защищали груз от повреждения и запыления, облегчали загрузку и выгрузку. Дверцы делались в боковой и в задней части кузова, а в некоторых случаях они заменялись гибкими жалюзи. В целях более удобной загрузки в два яруса боковые стенки кузовов делались с уступами. На уступ можно было настлать второй пол или уложить дополнительную погрузочную решетку. Первые советские фургоны не отличались большим разнообразием, и в основном были распространены следующие их типы: для перевозки готовой одежды, для перевозки хлеба, изотермические для транспортировки мясных продуктов и получившие к концу тридцатых очень большое распространение автофургоны-лавки, из которых можно было продавать продукты и товары прямо на улице.

**Автомобили-фургоны для готового платья.** Перевозка готового платья в бортовых грузовиках производилась навалом или в узлах. При этом товар поступал в магазины настолько измятым и загрязненным, что требовалась тщательная очистка и повторная утюжка, часто при такой перевозке готовое платье рвалось, пуговицы ломались и отрывались. Естественно, возникла потребность в специализированном автомобиле с фургоном, в котором готовое платье могло перевозиться как в подвешенном состоянии, так и разложенным на стеллажах. Для удобства погрузки-разгрузки готовое платье вешалось на вешалках поперек. При такой транспортировке платье, прибывшее в магазин, совершенно не нуждалось в глажении. Наибольшее распространение в тридцатых получили фургоны шириной два и длиной два с половиной метра, установленные на полуторатонном шасси ГАЗ-АА. Перевозка готового платья предъявляла дополнительные требования к персоналу, которые сводились к тому, что весь груз надлежало плотно развешивать в кузове, чтобы он не болтался и не мялся, а главное, чтобы не пачкался при разгрузке.

Когда началась Великая Отечественная война, большинство автофургонов были переоборудованы в санитарные автомобили и отправлены на фронт. Поэтому после войны ощущался острый дефицит в подобном транспорте.

**ПАЗ-661 «Одежда»**

30 апреля 1954 года заводская газета «Вперед» сообщила: «Опытные образцы автомобиля и одноосного прицепа со специальными кузовами для перевозки хлебобулочных изделий и промтоваров были спроектированы и изготовлены всего за два месяца. Автомобиль максимально унифицирован с выпускающимся пассажирским автобусом».  
 Конструкция автобуса предусматривала деревянный каркас кузова. В передней части кузова расположена изолированная от грузового помещения кабина шофера с двумя полноценными сиденьями и одним откидным. Левая боковина имела только дверь водителя, а справа, помимо пассажирской двери, находились четыре двустворчатые двери. ПАЗ-657 и 661 предназначались для развозки-распределения крупной партии товара по торговым точкам внутри городов и могли использоваться со специально сконструированными для перевозки определенного груза прицепами ПАЗ-658 и ПАЗ-742Б. Легкость доступа к товару и достаточная быстрота разгрузки позволяла водителю заниматься развозкой без привлечения других работников.

Отличия от модели 657 состояли в устройстве внутреннего товарного отсека, отсутствии заднего отсека и соответственно двери в него, за ненадобностью был лишен термоизоляции. Кузов ПАЗ-661 имел справа те же двустворчатые двери, что и у ПАЗ 657, за которыми скрывались укрепленные вверху 5 поперечных труб для подвешивания одежды. Внутренний объем кузова 13,5 м3. Приборная панель ПАЗ-661 отличалась от модернизированной приборной панели ПАЗ-651А. Также у ПАЗ-661 отсутствовали часы. Конструкция автомобиля предусматривает использование его как тягача в автопоезде с прицепом общим весом до 3,5 т.  
 Фургоны ПАЗ-661 не получили широкого распространения. Всего, с 1954 по 1956 год, было выпущено 156 таких машин.

Весной 1956 года Павловский автобусный перешел на поточный метод сборки машин, а в модельном ряду вместо фургона ПАЗ-661 появилась эпидемиологическая лаборатория ПАЗ-659Б (до 1958 г. включительно их успели собрать 365 штук).

Упоминание о **ПАЗ-661Б**, как универсальном фургоне, приводится в книге Л. Афанасьева «Автомобильные перевозки», изданной в 1959 году. Там же имеется и рисунок фургона. По своей форме и расположению дверей он напоминает инкассаторскую машину ПАЗ-655 с глухим кузовом, отделенным от кабины. Речь шла о созданном в 1954 году опытном образце промтоварного фургона с задней двухстворчатой дверью. В то время, в заводской многотиражке и в районной газете неоднократно сообщалось о разработке вариантов изотермических кузовов, а также изготовлении их опытных образцов.