**04-144 ТА-6 автобус малого класса для пригородного сообщения на шасси ГАЗ-51И 4х2, дверей 1+1, мест сидящих 25, общее 31, снаряжённый вес 4.04 тн, полный 6.48 тн, 70 лс, 70 км/час,732 экз., ТАРЗ/TART №3 г. Тарту, 1956-60 г.**

****

 Днем рождения Тартуской авторемонтной мастерской (ТART – Tartu autoremonditookoda) принято считать 1 сентября 1949 года. Основным видом ее деятельности предполагался именно капитальный ремонт разномастной автомобильной техники. Однако всесоюзную известность это предприятие впоследствии получило благодаря другой продукции – не отремонтированным, а новым автомобилям собственной конструкции. К практической реализации идеи постройки автобуса приступили в 1950 году, сразу вслед за освоением технологии капитального ремонта автобусов ГАЗ 03-30. Первый опытный образец автобуса был готов в январе 1951 года. В техническом плане он представлял собой шасси ГАЗ 51 с удлиненной до 4000 мм базой, на которое был установлен обтекаемый кузов с деревянным каркасом.

 ТА-6 — советский малый высокопольный автобус на 25 посадочных (общая вместимость -31 человек, серийно производившийся на заводе ТАРЗ в Тарту (ЭССР) с 1955 по 1960 годы. Прототип имел элегантный и даже щегольский вид. Первый экспериментальный образец нового автобуса вагонной компоновки был построен в 1955 году. Его основой, традиционно для советского автобусостроения, стал грузовик, в данном случае ГАЗ-51, поэтому автобус был высокопольный. Но шасси грузовика ложилось в основу автобуса в измененном виде. Рама увеличилась в длине, соответственно длиннее стали карданный вал, рулевое управление и тормозная система тоже отличались от газоновской, рессоры были усилены а на заднем мосту появились 4 амортизатора. К тому же сама безкапотная компоновка автобуса небольшой вместительности в те времена только входила в моду, была новинкой. Прототип эстонского автобуса имел весьма изящный вид, сильно напоминавший большой городской автобус ЗиС-155, будто был его уменьшенной копией. Каркас кузова был деревянным, обшитым стальным листом. Двигатель – шестицилиндровый карбюраторный рядный, объемом 3.5 литра мощностью 70 л.с. Второй прототип ТА-6 имел незначительно изменившийся дизайн, появились окна на крыше, как у «Пазика», дверь в салон с приводом от ваккумного цилиндра, была усовершенствована система вентиляции, отопления и освещения салона. Характерной особенностью двух первых образцов было наличие щитков на передних и задних колёсных арках. В отличие от многих других заводов, эстонский заметно переделывал шасси ГАЗ-51. В частности, раму удлиняли спереди и сзади, силовой агрегат смещали вперед, соответственно удлиняли карданный вал, переносили рулевое управление и главный тормозной цилиндр, усиливали рессоры, а сзади ставили по два амортизатора на колесо.

 В серию пошли машины попроще. В 1957 году автобус, претерпев ряд упрощений конструкции кузова. Первым делом отказались от панорамных стёкол на крыше. Наконец-то избавились от щитков колёсных арок. Затем, в жертву снижению себестоимости была принесена и передняя «зисовская» решетка радиатора. В процессе выпуска отказались от автоматической двери с ваккумным приводом, к слову – не очень надёжной детали, в пользу обычной распашной. Со временем и хромированный декор на кузов перестали устанавливать, из шикарного по виду небольшого автобуса, ТА-6 к концу своего выпуска превратился в самую обычную «летучку», или как их называли на сленге автобусников – «барбухайку». Производился ТА-6 с 1955 по 1960 год, но поскольку производство было в виде стапельной сборки малыми партиями, выпущено было всего лишь 732 машины. Впрочем, для небольшого прибалтийского городка и это немало. Работали ТА-6 в основном на местных маршрутах.

 После прекращения производства ТА-6 завод больше не строил автобусы собственных моделей, полностью перейдя на специализацию по выпуску фургонов на шасси ГАЗ 51/-52/-53 и капитальному ремонту выпущенных ранее машин. Так, существовало два поколения прошедших капремонт ТА-6: первое (с капотом от фургона ТА-9А2) производили в 1971—1987 годах, второе (получившее обозначение ТА-6-1) — с 1987 года до 1992.

|  |  |
| --- | --- |
| **Завод-изготовитель** | Тартуский авторемонтный завод |
| **Выпускался г.** | 1955—1960 |
| **Экземпляры:** | 732 |
| **Полная масса, т** | 6,48 |
| **Снаряжённая масса, т** | 4,04 |
| **Макс. скорость, км/ч** | 70 |
| **Класс автобуса** | высокопольный малый |
| **Вместимость** |
| **Мест для сидения** | 25 |
| **Номинальная вместимость (5 чел/м²)** | 31 |
| **Полная вместимость (8 чел/м²)** | 31 |
| **Габариты** |
| **Колея передних колёс, мм** | 1587 |
| **Колея задних колёс, мм** | 1630 |
| **Длина, мм** | 6485 |
| **Ширина, мм** | 2385 |
| **Высота по крыше, мм** | 2695 |
| **Низкопольность, %** | 0 |
| **База, мм** | 3300 |
| **Просвет, мм** | 245 |
| **Салон** |
| **Количество дверей для пассажиров** | 1 |
| **Двигатель** |
| **Модель двигателя** | Газ-51 |
| **Тип топлива** | Бензин |
| **Количество цилиндров** | 6 |
| **Мощность, л.с.** | 70 |
| **Объём, см³** | 3500 |
| **Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км** | 28 |