**04-091 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 т, полный до 6.5 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, опытный образец №2, 1 экз., ТАРЗ/TART №3 г. Тарту, 1956 г.**



На первородной модели изогнутая часть ветрового стекла от прямой не разделена - виноват…

Видео *https://www.youtube.com/watch?v=dH3PAi46vaE*

Конкретный автомобиль, показанный в фильме, На самом деле является 2-й испытательной моделью автобуса ТА-6, построенного в 1956 году. в феврале. В серийное производство модель ТА-6 поступила только в сентябре того же года, а внешний вид серийного изделия несколько отличался от показанной в фильме тестовой модели – отсутствовали световые люки, изогнутые окна по углам задней стенки, а панорамное лобовое стекло было заменено на 4-секционное. И световые люки, и задние угловые окна, и передние ветровые стекла на тестовой модели были изогнутыми. Вероятной причиной их удаления из серийного производства могла быть проблема с наличием изогнутого стекла или, наоборот, слишком высокая себестоимость. Удобные сиденья с высокими спинками, рекламируемые в круговом обзоре, также были заменены немного более простыми. Серийно выпускаемый автобус ТА-6 оказался не таким просторным, теплым и удобным, как в ролике…

*Из статьи на https://minevikumasin.ee/ajalugu/bussiehitus-saab-hoo-sisse/*

 В 1954 году, когда серийное производство на Тартуском авторемонтном заводе было уже налажено, идея собственного автобуса получила дальнейшее развитие. Основным недостатком серийного автобуса ГЗА-651 была небольшая вместимость – 19 мест для маршрутного автобуса стало мало. Механизм был реализован в 1951 году для решения проблемы. техники, использованные в автобусе ТА – 1-шасси автобуса было удлинено, чтобы установить более длинный кузов. К базовой раме было добавлено удлинение на 1050 мм в задней части и распорка на 700 мм между передней и задней осями, над коробкой передач. Кузов с автобусом ГЗА-651 был внешне похож, но на одно окно длиннее. В задней части автобуса можно было добавить вторую дверь. Новый автобус получил обозначение модели ТА-1а и впервые был показан в 1955 году. весной. Автобус с удлиненным кузовом вмещал 23 пассажира, количество сидячих мест увеличилось на шесть.

 Стремясь увеличить количество мест, они продолжали экспериментировать со своими автобусами. В качестве следующего шага в разработке продукта с автобуса сняли капот грузовика ГАЗ-51, а двигатель разместили внутри кабины, рядом с сиденьем водителя. Таким образом, кабину водителя можно было сдвинуть вперед, над передними колесами, а салон автобуса увеличился еще на два места. 1955. весной того же года была завершена первая опытная модель автобуса с кузовом вагон, после некоторых модификаций которой появилась новая серийная продукция - автобус ТА-6. Испытательная модель первого автобуса с кузовом вагон выкатилась из заводских ворот в 1955 году в мае. Горожане смогли увидеть новые автобусы на первомайском параде. Машины украшали красными флагами и лозунгами, приветствовали праздник трудящихся.

 Приказом Совета Министров Эстонской ССР от 11.06.55 и приказом министра Минавтошосдора СССР от 25.06.55 завод получил название - Тартуский авторемонтный завод №3.

 В1955 г., в середине июля, делегация завода с двумя новыми экспериментальными автобусами (ТА-1а и ТА-6) прибыла в Москву в Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. На второй день экспериментальные модели были осмотрены министром И. A. Лихачевым. ОН похвалил автобусы словами "Молоцы! Видите, что делают эстонцы”. Оба указанных автобуса были утверждены приказом Министерства автотранспорта и шоссейных дорог СССР от 1.08.55 г. в серийное производство.

 Из-за технологических различий между автобусами, которые до сих пор производились, строительство новых автобусов не могло быть начато немедленно. Конец 1955 года был потрачен на подготовительные работы, а в начале 1956 года планировалось начать мелкосерийное производство ТА-1а. К сожалению, производственные планы не были реализованы, поскольку министерство не предоставило заводу шасси, необходимое для строительства. Всего было построено 15 экземпляров нового автобуса ТА-1а, включая капитальный ремонт путем переоборудования старых автобусов.

 После показа тестовых моделей в Москве в 1955 году. летом года была развита конструкция автобуса ТА-6 с кузовом вагон. На заводе было создано конструкторское бюро (руководитель-А. И. Рабинович) и при цехе надстройки - экспериментальное отделение (мастер Л. И. Hints), задачей которого была подготовка пригодной для серийного производства модели вагонного автобуса ТА-6. Немного отличающийся от первой опытной модели, второй автобус с улучшенной конструкцией кузова был построен на базе модернизированного грузовика ГАЗ-51А в 1956 году. в феврале. В отличие от первой тестовой модели, она имела более узкий кузов, кабина получила панорамные ветровые стекла, а кабина - изогнутые световые люки.

 Одновременно велась подготовка к серийному производству нового автобуса. Были изготовлены монтажные стенды для ферм и дверей кузова автобуса, автомат для пружин сидений, устройство удлинения рамы. Были усовершенствованы токарные, моторно-ремонтные и малярные участки, в помещениях столярного отделения установлена система точечной вентиляции; оборудован гальванический участок; изготовлен листовой прокатный станок для формовки кузовных листов автобуса и составлена техническая документация на новые автобусы. Первые серийные автобусы ТА-6 вышли из ворот завода в 1956 году, в третьем квартале года.

 В 1957 г. в производственном плане было 50 новых автобусов ТА-1А, а было построено всего 15 шт.. Государственный заказ на 50 автобусов уже был выполнен с выпуском новых моделей ТА-6, а производство ТА-1А было полностью прекращено.

 Кузова вагонов ТА-6 стали устанавливать на удлиненное шасси грузовика ГАЗ-51А. Рама была удлинена на 295 мм спереди и на 750 мм сзади. Рулевая колонка была укорочена на 170 мм и перенесена вперед. Также были перестроены сцепление, тормоз и педаль акселератора, а также рычаги переключения передач и ручной тормоз. В серийном производстве панорамные ветровые стекла были заменены 4-секционными лобовыми стеклами. Изогнутые угловые окна были изготовлены из органического стекла. Отказались от щитков колёсных арок

 Каркас кузова автобуса ТА-6 был выполнен из атмосферостойкой сибирской лиственницы. Стыки каркаса снабжались металлическими арматурами. Внешняя обшивка кузова была из стального листа, крепилась к каркасу шурупами по дереву. Для внутренней облицовки салона использовалась декоративная фанера, на круглых потолочных секциях не было внутренней облицовки. С правой стороны автобуса находилась 4-секционная сильфонная дверь, с левой стороны - дверь водителя, а в задней части автобуса, под окнами - люк, используемый в качестве запасного выхода.

 По сравнению с автобусами, построенными ранее в Тарту, серийно выпускаемый с 1956 г. ТА-6 был в значительно удобнее. Боковые окна автобуса были больше, и некоторые из них опускались с помощью кривошипного механизма с червячной передачей. В темное время суток интерьер автобуса освещали 13 потолочных светильников. Зимой салон отапливался охлаждающей двигатель автобуса водой, которая, кроме того, могла нагреваться теплом выхлопной системы двигателя. Теплый воздух поступал в салон автобуса через вентиляционную систему с левой стороны двигателя вентилятора из-под кресел, количество воздуха регулировалось водителем автобуса. В передней части крыши располагались регулируемые вручную вентиляционные отверстия. По сравнению с предыдущими моделями была изменена и конструкция сидений: спинки стали выше и оснащены подголовниками. Внутри сидений была стальная пружинная рама, что повышало комфорт пассажира

 Особенно примечательной в новом автобусе стала конструкция вакуумного устройства открывания пассажирских дверей, изобретенная конструктором завода Якобом-Калью Рудером. Механизм с тремя вакуумными баллонами был размещен под ступенчатым столом сильфонной двери, он работал за счет вакуума, создаваемого во впускном коллекторе двигателя автобуса. Устройство, изобретенное Рудером, было значительно дешевле, легче и надежнее, чем ранее использовавшееся для открывания дверей автобусов компрессорное оборудование со сжатым воздухом. Вакуумная установка не нагружала двигатель автобуса, потому что для создания вакуума не требовалась дополнительная энергия – она была получена в результате естественного рабочего процесса двигателя. Агрегат не требовал отдельного обслуживания или смазки, он был надежен даже в зимнее время, так как в нем, в отличие от компрессоров, не образовывалась конденсатная вода. Вес устройства составлял всего 10 кг. С выключенным двигателем и предварительно вакуумированным резервуаром было 3-4 открывания и закрывания дверей. Якобу Рудеру Комитетом по изобретениям и открытиям СССР было выдано авторское свидетельство об изобретении вакуумного устройства. Новое изобретение было впервые установлено на 2-ой опытной модели Тартуского автобуса ТА-6 в 1956 году. и он работал без сбоев на 30 000 км тестовых километров. С момента выхода модели ТА-6 в серийное производство на все автобусы устанавливалось новое вакуумное устройство открывания-закрывания дверей.

 С 1957 г. изобретение Якоба Рудера устанавливалось на автобусы ПАЗ-652. Благодаря внедрению изобретения расчетная экономия на устройстве на Павловском заводе составила 20 млн рублей. В том же году изобретенный Рудером вакуумный агрегат был принят на вооружение Каунасским авторемонтным заводом (КАГ) на своих автобусах КАГ-3.

 В ходе производства в конструкцию автобуса был внесен ряд изменений, которые убрали “лишние” удобства. Отказались от «зисовской» решетка радиатора и хромированного декора на кузове. В процессе выпуска автоматическую дверь с вакуумным приводом заменили обычной распашной. ТА-6 к концу своего выпуска превратился в обычную «барбухайку». Производился ТА-6 с 1955 по 1960 год, было выпущено 732 машины.

Кол-во выпущенных машин по годам:

1956-17,

1957-143 при плане 150,

1958-172 при плане 200,

1959-198 при плане 200,

1960-200+ 10 капитально отремонтированных из ранее выпущенных.

 Автобус ТА-6 использовался в качестве общественного транспорта на сельских маршрутах в конце 1950-х-начале 1960-х годов. В середине 1960-х годов с крупных автобусных заводов Советского Союза стали поступать “настоящие” автобусы в таком количестве, что они стали курсировать и по сельским маршрутам внутри района. По мере того, как автобусы ПАЗ и ЛАЗ поступали на линию, автобусы TA-6 были выведены из эксплуатации в качестве общественного транспорта и переданы колхозам-совхозам Эстонской ССР.

 После прекращения производства ТА-6 завод перешел на специализацию по выпуску фургонов на шасси ГАЗ 51-52-53.и капитальному ремонту выпущенных ранее машин. 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 до 1992 года.

|  |  |
| --- | --- |
|  Завод-изготовитель | Тартуский авторемонтный завод |
| Выпускался г. | 1955-60 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |