**04-145 ТА-9 автофургон вагонного типа с деревянным каркасом на базе ГАЗ-51А 4х2 для перевозки хлебобулочных изделий в лотках, грузоподъемность 2 т, фургон: площадь 8.7 м2, объем 13.4 м3, секций 5 на 123 лотка, мест 2, дверей 2 в кабине, 5 одностворчатых на правой стороне фургона и 1 сзади, вес: снаряженный 3.64 т, полный 5.79 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ТАРЗ/TART №3 г. Тарту, 1961-62 г. в.**



Весьма полезно здесь: *minevikumasin.ee/mudelid/*

*dzen.ru/a/XJ8\_DXIBtQCy-7Ag*

*dzen.ru/a/XKEpGBNNZwCypGi\_*

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

Жаль, что когда мастер делал модель, еще не было опубликовано замечательной книги «ТА. Тартуский авторемонтный завод» (2011 г.) и статей о продукции ТАРЗ уважаемого Н.С. Маркова. Не было бы обидных неточностей в передней части модельки. Хотя не факт, что ему, как и большинству любителей нашей автоистории, удалось бы ознакомиться с ее содержанием, ввиду отсутствия в открытом, понятно не бесплатном, доступе.

**Разработчик и изготовитель:** Тартуский авторемонтный завод №3 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Эстонской ССР.

Основан в 1949 году как Тартуская авторемонтная мастерская (Tartu Autoremonditöökoda, ART)

1954-55 Тартуский авторемонтный завод (Tartu Autoremonditehas, TART)

1955-67 Тартуский авторемонтный завод №3 (Tartu Autoremonditehas nr. 3, TART №3)

1967-92 Тартуский опытный авторемонтный завод (Tartu Autode Remondi Katsetehas, TARK).

Год выпуска: опытная модель 1960 г., серийное производство 1961-62 г. Оптовая цена на 1961 г. 3080 руб. 60 коп.

*Из статьи Н.С. Маркова «Знакомые и незнакомые», Часть 2 в журнале «Комтранс» № 6 2009 г. https://web.archive.org/web/20120417213856/http://www.cartruckbus.ru/articles/193-znakomye-i-neznakomye-chast-2.html*

В 1959-м TART № 3 был назначен ведущим предприятием в СССР по разработке специальных автомобилей-фургонов. Это событие предопределило пути дальнейшего развития предприятия на многие годы вперед. Выбор в этом качестве именно тартуского завода не случаен. Дело в том, что с началом массового выпуска «вагонников» ПАЗ-652 на Павловском автобусном заводе и пуском абсолютно нового Курганского автобусного завода острая необходимость в дальнейшем изготовлении недолговечных деревометаллических автобусов ТА-6 отпала. В то же время наличие отработанной технологии автобусного производства и квалифицированных инженерных кадров позволяло быстро переориентировать ТАРЗ/TART № 3 именно на фургоны вагонной компоновки, крупносерийное производство которых к тому моменту не было налажено ни на одном другом советском заводе.

Взяв за основу конструкцию ТА-6, первые образцы 2-тонных фургонов в Тарту смогли сделать в том же 1959 году, причем сразу в двух модификациях – для перевозки продуктов (ТА-8) и хлеба (предположительный индекс ТА-7).

Машины именно такого типа стали визитной карточкой завода на все последующие годы! В отличие от базового автобуса, фургоны получили 2-дверные кабины, однако процент унификации с ТА-6 остался очень высоким. Особенно это касается «восьмерки», по сути построенной на том же самом каркасе, что и автобус – у нее сохранился даже... рейсоуказатель над ветровым стеклом! Каркас же кузова хлебного фургона несколько отличался конструкцией крыши, пониженной примерно на 20 см. Грузовой отсек ТА-7 имел 5 отдельных секций с дверцами в правой стенке и внутренними направляющими для укладки хлебных лотков; у ТА-8 погрузка и разгрузка осуществлялась через единственную заднюю двустворчатую дверь. Кстати, дверь в задней стенке кузова (правда, одностворчатая) была и у «семерки», только вела она в небольшое багажное отделение. Изнутри кузова обоих фургонов обшивались дюралюминиевыми листами и не имели никакой термоизоляции.

Однако опыт эксплуатации быстро показал, что в таком виде оба фургона плохо справляются со своими функциями: и хлеб, и скоропортящиеся продовольственные товары нуждаются в особых условиях транспортировки – защите от холода зимой и от жары летом. В КБ завода началась доработка конструкции, в результате которой в 1960-м родились хлебный фургон ТА-9 и продуктовый ТА-9В (в отношении последнего также иногда применялся индекс ТА-10).

Их кузова все еще базировались на деревянном каркасе, но грузовые отсеки уже получили термоизоляцию, роль которой выполнял проложенный под внутренней обшивкой 5-сантиметровый слой стиропора или мипоры (впоследствии – пенопласта). Кроме того, у продуктового ТА-9В появилась дополнительная дверь для погрузки в правом борту, но с кабины исчезли «лишние» боковые окошки и рейсоуказатель. В серии эти машины продержались недолго: с февраля 1961-го по 1962 год. Вкупе с недолговечностью деревометаллических кузовов этот факт привел к тому, что до наших дней ни один из таких фургонов не дожил.

Другое дело – фургоны с цельнометаллическими кузовами ТА-9А и ТА-9Е, пошедшие в серию с 1962 года. Их основным внешним отличием от предшественников стала новая облицовка радиатора в виде двух «ноздрей». Изменилась и конструкция дверей кабины: они стали более технологичными в изготовлении, поскольку перестали повторять контур колесной арки и приняли форму прямоугольника (сама арка, разумеется, никуда не делась – она лишь спряталась за дверь, по-прежнему выступая в дверной проем).

*Из статьи Н.С. Маркова на dzen.ru/a/XJ8\_DXIBtQCy-7Ag*

*Интересно, что еще в 1960 году в Тарту разработали более совершенный хлебный фургон ТА-9А с цельнометаллическим кузовом: более прочным и долговечным. Внешне он сохранил прежнее стилистическое оформление, но получил модернизированную, немного расширенную в передней части кабину (у нее больше не выступали наружу колесные арки).*

На базе первых цельнометаллических «девяток» конструкторы тартуского завода разработали целое семейство специальных фургонов, не имевших аналогов в СССР.

В целом в 60-70-е годы было освоено и находилось одновременно в мелкосерийном производстве около 30 различных моделей автомобилей ТА. Помимо ставших уже традиционными изотермических, хлебных и почтовых фургонов,

Наряду с машинами, которые изготавливались постоянно и более или менее крупными партиями, существовали также "эксклюзивы" - транспортные средства, строившиеся под конкретный заказ. Стандартные фургоны работали не только в самой Эстонии, но и во многих республиках бывшего СССР. Солидные партии ТА-9 в свое время были отправлены также в Монголию, Афганистан и на Кубу.

Однако с распадом "советской империи" ТАРК, который, как уже было сказано, делал ставку исключительно на шасси российского производства (а именно газовские), оказался в своеобразном вакууме. Да, собственно, и автомобильный рынок суверенной Эстонии мгновенно переориентировался на аналогичную продукцию стран Запада. В 1997 году Тартуский авторемонтный комбинат прекратил свое существование в том виде, каким он был начиная с конца сороковых годов. Однако само предприятие не исчезло - теперь оно являет собой сборочное производство BaltScan Ltd., занимающееся сборкой автобусов Scania, что, впрочем, в целом не противоречит курсу, принятому тогдашним ТАРТ еще полвека назад.

**Технические характеристики**

Грузоподъемность, кг . 2000

Собственный вес в снаряженном состоянии, кг 3640;

в том числе: на переднюю ось 1791, на заднюю ось 1849;

Полный вес, кг 5790

в том числе: на переднюю ось 2290, на заднюю ось 3500;

Габаритные размеры, мм: длина 6440, ширина 2235, высота 2490;

Внутренние размеры кузова, мм: длина 4170, ширина 2090, высота 1540;

Площадь кузова, м2: 8.7 м2;

Объем кузова, м3: 13.4 м3;

Погрузочная высота, мм 900;

Углы свеса, град.: передний 24, задний 18

Вес кузова, кг 1685

Число лотков для укладки хлеба 123.

**Тарту список моделей**

**Модели на шасси ГАЗ-51 и ГАЗ-51А**

• ТА-1 (длиннобазный капотный автобус; 1951 г. – опытный образец, 1951-1953 гг. – мелкосерийное производство)

• ГЗА-651 (капотный автобус; 1953-59 г. – серийное производство)

• ТА-1А (длиннобазный капотный автобус; 1955-57 г. – серийное производство)

• ТА-6 (вагонный автобус; весна 1955 г. – первый опытный образец, зима 1955-56 г. – второй опытный образец, 1956-60 г. – серийное производство, 1960-87 г. – капитальный ремонт с незначительными доработками конструкции)

• ТА-7 (хлебный фургон; 1959-60 г. – опытные образцы)

• ТА-8 (продуктовый фургон; 1959-60 г. – опытные образцы)

• ТА-9 (хлебный фургон; 1960 г. – опытный образец, 1961-62 г. – серийное производство)

• ТА-9В / ТА-10 (продуктовый фургон; 1960 г. – опытный образец, 1961-62 г. – серийное производство)

• ТА-9А (хлебный фургон; 1960-61 г. – опытные образцы, 1962-68 г. – серийное производство)

• ТА-9Е / ТА-10А (продуктовый фургон; 1961 г. – опытные образцы, 1962-68 г. – серийное производство)

• ТА-9К (фургон для кинопленки; 1962 г. – один образец)

• ТА-9Н (фургон для звукозаписывающей аппаратуры; 1962 г. – два образца)

• ТА-9С (почтовый фургон; 1963-67 г. – серийное производство)

• ТА-9Т (автобус бытового обслуживания; 1963 г. – опытная партия)

• ТА-9Р (фургон-молоковоз; 1966-67 г. – три опытных образца)

• ТА-9А грузовой (бортовой грузовик; 1968 г. – опытный образец)

• ТА-9А2 (хлебный фургон; 1968 г. – опытный образец, 1969-74 г. – серийное производство)

• ТА-9А3 (кулинарный фургон; 1969-70 г. – три опытных образца)

• ТА-9Е2 (продуктовый фургон; 1969 г. – опытный образец, 1969-75 г. – серийное производство)

• ТА-9А2 автобус (два опытных образца в 1969 и 1973 гг.)

• ТА-9Е3 (фургон-молоковоз; 1972-75 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-9А2 грузовой (1973 г. – опытный образец)

• А-38 на шасси ТА-9А2/Е2 (контейнеровоз; 1974 г. – опытный образец, 1975 г. – опытная партия 12 шт., 1976-84 г. – серийное производство)

• ТА-26 (контейнеровоз; 1974 г. – опытный образец)

• ТА-6-1 (вагонный автобус; 1987-92 г. – капитальный ремонт с модернизацией кузова)

**Модели на шасси ГАЗ-52-01**

• ТА-18 (фургон для продуктов и цветов; 1967 г. – опытный образец)

• ТА-25 (хлебный фургон; 1968 г. – опытный образец)

• ТА-943 (хлебный фургон; 1968 г. – опытный образец, 1971-76 г. – серийное производство)

• ТА-943Е (продуктовый фургон; 1968 г. – опытный образец, 1972-76 г. – серийное производство)

• ТА-943Е2 (фургон-молоковоз; 1975-76 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-943Е3 (медицинский автобус; 1975 г. – один образец по спецзаказу)

• А-38 на шасси ТА-943/943Е (контейнеровоз; серийное производство с 1978 г.)

**Модели на шасси ГАЗ-52-04**

• ТА-943Н (продуктовый фургон; 1975-81 г. – серийное производство)

• ТА-27 (контейнеровоз; 1975 г. – 3 опытных образца)

• ТА-943А (хлебный фургон; 1976-81 г. – серийное производство)

• ТА-943К (контейнеровоз; 1976 г. – опытная партия, 1977-81 г. – серийное производство)

• ТА-943Н3 (фургон-молоковоз; 1976-81 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-943Н4 (фургон для дорожной службы; 1976 г. – один образец по спецзаказу)

• ТА-943Н5 (телевизионный фургон; 1977 г. – один образец по спецзаказу)

• МРС-1-52 (грузовик с двухрядной кабиной на шасси ГАЗ-52-04; 1977 г. – опытная партия 15 шт., 1978-91 г. – серийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-53Ф**

• ТА-12 (изотермический фургон; 1963 г. – опытные образцы)

• ТА-12М (передвижная слесарная мастерская; 1963 г. – опытный образец)

• ТА-12Т (автобус бытового обслуживания; 1963 г. – опытный образец)

• ТА-942 (изотермический фургон; 1964-65 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-942М (передвижная слесарная мастерская; 1964 г. – опытный образец, 1966 г. – опытная партия из 3 экземпляров)

• ТА-942Т (автобус бытового обслуживания; 1964 г. – опытный образец, 1964-67 г. – серийное производство)

• ТА-942Н (фургон для дорожной службы; опытный образец)

• ТА-942К (фургон для перевозки кинескопов; 1966 г. – опытный образец)

**Модели на шасси ГАЗ-53А**

• ТА-942Е (изотермический фургон; 1965-1966 гг. – мелкосерийное производство)

• ТА-942А (автобус бытового обслуживания; 1965 г. – опытный образец, 1966-1968 гг. – серийное производство)

• ТА-942С (передвижная фотолаборатория; 1967 г. – опытный образец)

• ТА-23 (специальный автобус; 1968 г. – опытный образец)

• ТА-23-2 (специальный автобус; 1969 г. – опытный образец)

• ТА-29 (продуктовый фургон; 1978 г. – два опытных образца, 1979 г. – один опытный образец)

• ТА-3760 (продуктовый фургон; 1980 г. – опытные образцы, 1981-82 г. – опытно-промышленные партии, 1982-87 г. – серийное производство)

• ТА-3761 (хлебный фургон; 1980 г. – опытные образцы, 1981-82 г. – опытно-промышленные партии, 1982-87 г. – серийное производство)

• ТА-3763 (фургон-контейнеровоз; 1980 г. – опытные образцы, 1981-82 г. – опытно-промышленные партии, 1982-87 г. – серийное производство)

• ТА-37601 (фургон-молоковоз; 1982-87 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-33 / ТА-3767 (промтоварный фургон; 1983 г. – опытная партия 10 шт., 1984-87 г. – серийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-53-12**

• ТА-3767 (промтоварный фургон; 1984-92 г. – серийное производство)

• ТА-37671 (изотермический фургон; серийное производство до 1992 г.)

• МРС-1-53-1 (грузовик с двухрядной кабиной на шасси ГАЗ-53-12; 1986-91 г. – серийное производство)

• ТА-3760-01 (продуктовый фургон; 1986 г. – опытный образец, 1987-92 г. – серийное производство)

• ТА-3761-01 (хлебный фургон; 1986 г. – опытный образец, 1987-92 г. – серийное производство)

• ТА-3763-01 (фургон-контейнеровоз; 1987-92 г. – серийное производство)

• ТА-37601-01 (фургон-молоковоз; 1987-92 г. – мелкосерийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-53-27**

• ТА-50 (промтоварный фургон; 1990-92 г. – серийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-3307**

• ТА-40 (промтоварный фургон на шасси; 1988 г. – опытный образец, 1991-92гг. – серийное производство)

• ТА-41 (изотермический фургон; 1988 г. – опытный образец, 1991-92 г. – серийное производство)

• ТА-42 (продуктовый фургон; 1988 г. – опытный образец, 1990-92 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-43 (хлебный фургон; 1988 г. – опытный образец, 1991-92 г. – серийное производство)

• МРС-1-3307 (грузовик с двухрядной кабиной на шасси ГАЗ-3307; 1990-91 г. – серийное производство)

**Модели на шасси КамАЗ**

• ТА-31 / ТА-57041 (промтоварный фургон на шасси КамАЗ-5320; 1983 г. – 2 опытных образца, 1984-91 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-5704 (изотермический фургон на шасси КамАЗ-5320; 1986-90 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-57051 (промтоварный фургон на шасси КамАЗ-53212; 1986-87 г. – опытная партия)

**Модели на базе легковых автомобилей**

• ТА-11 «Тарту» (1961 г. – опытный образец)

• ТА-24 (серийное производство с 1968 г.)

• ГАЗ-12 ЗИМ катафалк (1971 г. – один образец по спецзаказу)

• УАЗ-469Б с металлическим верхом (переоборудование с 1974 г.)

**Модели гоночных автомобилей**

• «Тарту-1» / «Эстония-8» (1963 г. – один образец)

• «Тарту-2» / «Эстония-10» (1964 г. – один образец)

**Модели прицепной техники**

• ТН-1 (бортовой прицеп для ГАЗ-51А; 1967-76 г. – серийное производство)

• ТН-2 (изотермический прицеп-фургон для ТА-9Е2; 1971 г. – 3 опытных образца, 1972-80 г. – серийное производство)

• ТА-32 / ТА-87561 (промтоварный фургон на шасси ГКБ-8350 для ТА-31 / ТА-57041; 1983 г. – 2 опытных образца, 1984-91 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-12-78 / ТН-3 (прицеп-молоковоз на агрегатной базе ГАЗ-52-04; опытная партия – 1985 г.)

• ТН-4 (прицеп-молоковоз на агрегатной базе ГАЗ-53-12; 1986 г. – опытная партия)

• ТА-8601 (прицеп-молоковоз на агрегатной базе ГАЗ-53-12; 1986-92 г. – серийное производство)

• ТА-8756 (изотермический фургон на шасси ГКБ-8350 для ТА-5704; 1986-90 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-87571 (промтоварный фургон на шасси ГКБ-8352 для ТА-57051; 1986-87 г. – опытная партия)

• ТН-5 (изотермический прицеп-фургон для ТА-3760-01; 1988-90 г. – серийное производство)

• ТН-6 (прицеп к легковым автомобилям; 1989-92 г. – серийное производство)

• ТН-7 (прицеп к легковым автомобилям; 1989-91 г. – серийное производство)

• ТН-8 (прицеп к легковым автомобилям; 1990-93гг. – серийное производство)

• ТН-9 (прицеп к легковым автомобилям; 1991-92 г. – серийное производство)