**04-146 ТА-9Е автофургон вагонного типа для перевозки скоропортящихся продуктов на базе ГАЗ-51А 4х2, цельнометаллический, грузоподъемность 2 т, фургон: площадь 8.7 м2, объем 14.15 м3, мест 2, дверей: 2 в кабине, 1 одностворчатая на правой стороне фургона и 1 распашная сзади, вес: снаряженный 3.56 т, полный 5.71 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ТАРЗ/TART №3 г. Тарту, 1962-70 г. в.**



Полезно *https://www.rcforum.ru/showthread.php?t=48169&page=4*

Нелепая для прототипа этой модели надпись на борту «Мебель» (как и Кировоградский автономер, который не выдавался с 1959 г.) не меняет сути дела - в коллекции моделька продуктового фургона ТА-9Е. «Нелепая» потому, что мебель в СССР 1960-х годов продавалась исключительно в собранном виде и такой фургон с дверным проемом высотой 1.5 м, тем более вагонный (из-за стоимости), имел бы весьма ограниченное применение. Но надпись удалять не стоит, она характеризует моделеделателя. Надо же как-то расширять ассортимент и при этом никак не напрячься. Способ не новый, да и в наше время не редкий, начиная с вариаций надписей на дверях, бортах и маршрутоуказателях и кончая сувенирами для диорам с т.н. «следами (небрежной) эксплуатации».

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

Годы выпуска: опытная модель TA-10A 1960-61 г., серийное производство 1962-70 г. Оптовая цена на 1963 г. 2850 руб.

*Из каталога-справочника «Автомобили СССР» , Ч. 2 «Автомобили со специализированными кузовами и прицепной подвижной состав», ЦИНТИАМ, М., 1963.*

Автомобиль-фургон ТА-9Е выпускается на базе узлов и агрегатов автомобиля ГАЗ-51А, предназначен для перевозки мясных и других скоропортящихся продуктов в торговой сети.

Кузов автомобиля — вагонного типа, цельнометаллический, закрытый. Форма кузова — прямоугольная, со скругленными углами. Каркас кузова изготовлен из стальных труб прямоугольного сечения размером 25х50 мм; толщина стенки трубы 2 мм. Наружная обшивка кузова выполнена из стального листа толщиной 0,8 мм, а внутренняя — из дюралюминиевого листа толщиной 1,2 мм. Между внутренней и наружной обшивками проложена термоизоляция. Термоизоляционный материал — стиропир. Толщина термоизоляционного слоя боковых стенок, пола и потолка одинаковая и равна 50 мм.

Для загрузки и разгрузки автомобиля в грузовом отделении предусмотрены две двери — двухстворчатая в задней стенке и одностворчатая в правой боковой стенке кузова. Обе двери снабжены внутренними замками. Кузов оборудован принудительной приточно-вытяжной вентиляцией. Для забора свежего воздуха впереди фургона на крыше имеются два люка; для вытяжки — один люк сзади. Кузов освещается внутри плафоном.

В шасси автомобиля ГАЗ-51 А внесены следующие изменения: рама автомобиля удлинена в передней части на 215 мм, а в задней на 470 мм; кронштейны крепления двигателя и сам двигатель смещены вперед на 365 мм. Усилена передняя подвеска автомобиля добавлением рессорных листов (по 3 шт.); удлинены тяги амортизаторов. Задняя подвеска снабжена четырьмя амортизаторами типа ГАЗ-51 А. Рулевой вал и труба руля укорочены на 350 мм; изготовлен новый кронштейн крепления руля; удлинена продольная рулевая тяга на 450 мм.

Бензиновый бак вынесен на левую сторону под кузов автомобиля: запасное колесо установлено с левой стороны автомобиля, под кузовом.

Педаль тормоза, главный тормозной цилиндр и педаль акселератора вынесены вперед, под арматурную панель кабины. Педаль сцепления подвесная; привод сцепления гидравлический.

Для облегчения снятия и установки двигателя через проем радиатора, последний навешен на петли и снабжен удлиненными гибкими водяными шлангами; под двигателем на раме автомобиля имеются направляющие из полосовой стали.

**Технические характеристики**

Вес автомобиля, кг: сухой 3390, снаряженного 3560, полный 5710;

Распределение веса автомобиля, кг:

без груза: на переднюю ось 1760, на заднюю ось 1800;

с полной нагрузкой: на переднюю ось 2285, на заднюю ось 3425:

Габаритные размеры автомобиля (длинах ширинах высота), мм: 6270х2185х2710

База, мм 3300

Колея колес, мм: передних 1589, задних 1650;

Дорожный просвет под осями, мм: передней 305, задней 245;

Угол въезда, град: передний 24, задний 20;

Шины 7,50—20

Грузоподъемность автомобиля, кг 2000

Наибольшая скорость движения автомобиля при полной нагрузке, км/ч: 70;

Контрольный расход топлива, л/100 км: 20:

Внутренние размеры кузова (длина ширина высота), мм 4170х2090х1775:

Объем кузова, м3 14,15:

Площадь кузова, м2: 8,7

Погрузочная высота, мм 900;

Проем дверей в свету, мм:

боковой: ширина 780, высота 1372;

задней: ширина 1440, высота 1500;

Угол открывания двери, град 180

Емкость топливного бака, л 90

Путь торможения автомобиля при полной нагрузке, м 8

Наименьший радиус поворота, м: по колее переднего наружного колеса 7,6, по наиболее выступающей части 8,5;

Давление воздуха в шинах колес, кг/см2: передних 3, задних 3,5;

Остальные данные соответствуют технической характеристике автомобиля ГАЗ-51А.

*Источник: minevikumasin.ee/mudelid/?action=mudelid&ID=11*

Индекс тестовой модели: TA-10A

Год выпуска: экспериментальная модель 1960-61 г., серийное производство 1962-70 г.

1962 - 400 шт. (сводные данные о ТА-9А и ТА -9Е)

1963 - 410 шт. (сводные данные о ТА-9А и ТА -9Е)

1964 - 195 шт. (сводные данные о ТА-9А и ТА -9Е)

1965 - 150 шт. (сводные данные о ТА-9А и ТА -9Е)

1966 - 40 шт.

1967 - 90 шт.

1968 - 213 шт.

1969 - 300 шт. (сводные данные о ТА-9А, ТА -9Е и ТА -9С)

1970 - 300 шт. (сводные данные о ТА-9А, ТА -9Е и ТА -9С)

*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* Как по мне, так трудам (и в прямом понимании этого слова) Н.С. Маркова нет цены!!! Уважение и почет!

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. 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. 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). В серии эти машины продержались недолго: с февраля 1961-го по 1962 год.

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).

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

Первыми в ряду модификаций стали построенные в 1962 году ТА-9К (1 экземпляр) и ТА-9Н (2 экземпляра) для перевозки кинопленки и звукозаписывающей аппаратуры. Внешне от базового ТА-9Е эти фургоны отличались дополнительными окнами в кузове, багажной решеткой на крыше и оригинальным рейсоуказателем над ветровым стеклом. Заказчиком обеих модификаций выступала киностудия "Мосфильм". Следующей модификацией, после TA-9К/H стал почтовый фургон ТА-9С. Он сохранил все габаритные и весовые показатели модели "9Е", но получил сигнализатор незакрытых дверей грузового отсека. Сами же двери имели остекление, как и перегородка между кабиной и грузовым отсеком. Конструктивные особенности: отсутствие термоизоляции и применение для внутренней обшивки кузова стальных листов вместо дюралюминиевых. Все почтовые фургоны были окрашены в синий цвет. В том же 1963-м построили опытную партию автобусов бытового обслуживания населения в районах ТА-9Т, в кузовах которых были оборудованы мужская и женская парикмахерские и сапожная мастерская. На базе кузова типа ТА-9Т был создан и очередной «Хыбехалл» для Комитета телерадиовещания Эстонии. Еще один полностью остекленный кузов типа ТА-9Т послужил основой для создания передвижной ремонтной мастерской для Тартуского телеателье. В 1966-67 г. в Тарту по заказу Министерства мясомолочной промышленности Эстонской ССР сделали три фургона ТА-9Р для сбора молока от частных производителей и доставки его на молокозаводы с минимальными трудозатратами и сохранением качества. Снаружи от обычных ТА 9Е молоковозы отличались дополнительными окошками в грузовом отделении. Внутри же оборудованного отопителем изотермического кузова были установлены два 800-литровых бака для свежего молока, 600-литровый бак для обрата, шкаф-пульт для расчетно-учетных работ и хранения молочных проб, а также рукомойник.

Еще одной интересной модификацией ТА-9Е была автолавка, предназначенная для обслуживания сельского населения. К сожалению, сведений об объемах выпуска таких машин обнаружить не удалось. Наконец, нельзя не отметить и изготовленный в 1968 году бортовой грузовик с кабиной, унифицированной с ТА-9А, и платформой от ГАЗ-53А. При одинаковых массогабаритных параметрах такой гибрид выгодно отличался от базового грузовика ГАЗ-51А обзорностью, большим простором в кабине и увеличенной полезной длиной кузова.

Под занавес производства первых цельнометаллических «девяток» завод в очередной раз переименовали: с 28 января 1967-го вместо TART № 3 он стал называться TARK – Tartu Autode Remondi Katsetehas (Тартуский опытный завод ремонта автомобилей).

Во второй половине 1960-х конструкция «девяток» подверглась кардинальному пересмотру. Перед тартускими инженерами стояла задача по снижению трудоемкости изготовления фургонов притом, что их производство по-прежнему должно было основываться на самых простых технологических операциях и обходиться без дорогостоящего штампового хозяйства. Параллельно требовалось «подтянуть» потребительские качества машин и позаботиться о комфорте «экипажа». Первым итогом проделанной работы стал вышедший на испытания в третьем квартале 1967 года опытный изотермический фургон ТА-18. По сравнению с ТА-9Е он получил совершенно новую более просторную и комфортабельную кабину с улучшенной эргономикой, доработанной системой отопления и увеличенной площадью остекления – в боковинах вновь появились дополнительные окошки позади дверей, а ветровые стекла стали панорамными (их позаимствовали у автобуса ПАЗ-652). Грузоподъемность машины осталась равной 2000 кг, в то время как собственная масса подросла до 3720 кг, а вместимость грузового отсека – до 14 куб. м.

*https://dzen.ru/a/XKEpGBNNZwCypGi\_*

*Интересно, что в ТА-18 изначально заложили возможность перевозки не только продуктов или промтоваров, но и цветов. Для этого в грузовом отсеке предусмотрели специальные кронштейны для крепления цветочниц. А чтобы цветы не замерзли зимой, там установили и отдельный жидкостный отопитель, подключенный к системе охлаждения двигателя.*

*… Но главной "фишкой" модернизированного фургона стала конструктивно заложенная возможность монтажа одного и того же кузова не только на короткобазное шасси ГАЗ-51А, но и на длиннобазное ГАЗ-52-01 (именно его и использовали для постройки опытного образца ТА-18). Секрет этой унификации вот в чем. Монтажные размеры кузова с самого начала рассчитали под длинную раму от ГАЗ-52-01, но короткое межосевое расстояние от ГАЗ-51А: это и позволяло с минимальными переделками использовать любое из названных шасси. Только в одном случае требовалось нарастить задний свес рамы ГАЗ-51А на 690 мм (в этом случае она достигала длины рамы ГАЗ-52-01), а в другом - перенести ведущий мост на шасси ГАЗ-52-01 вперед на 400 мм, укоротив на эту же величину карданный вал и трубки гидропривода тормозов. При этом в обоих случаях больше не требовался перенос двигателя со штатного места, что существенно облегчало процесс доработки шасси под монтаж вагонного кузова.*

На следующий год идеи, заложенные в «восемнадцатую» машину, окончательно оформились в виде проектов двух семейств автофургонов с одинаковыми кузовами. Первое из них состояло из хлебовоза ТА-9А2 и продуктового фургона ТА-9Е2 на шасси ГАЗ-51А, второе – из хлебовоза ТА-943 и продуктового фургона ТА-943Е на шасси ГАЗ-52-01. Причем степень взаимной унификации машин увеличилась еще сильнее за счет того, что продуктовым фургонам отныне полагалась та же самая низкая кабина, что и хлебовозам – из-за этого форма сваренного воедино кузова у ТА-9Е2 и ТА-943Е стала не однообъемной, а ступенчатой. В отличие от предшественников, фургоны ТА-9Е2 получили возможность работы в составе автопоезда. Специально для них с 1971 года TARK освоил выпуск прицепов ТН-2 с изотермическими кузовами. Сборка опытных образцов новых машин началась в том же 1968-м.