

# АВТОМОБИЛИ ИЗ ТАРТУ

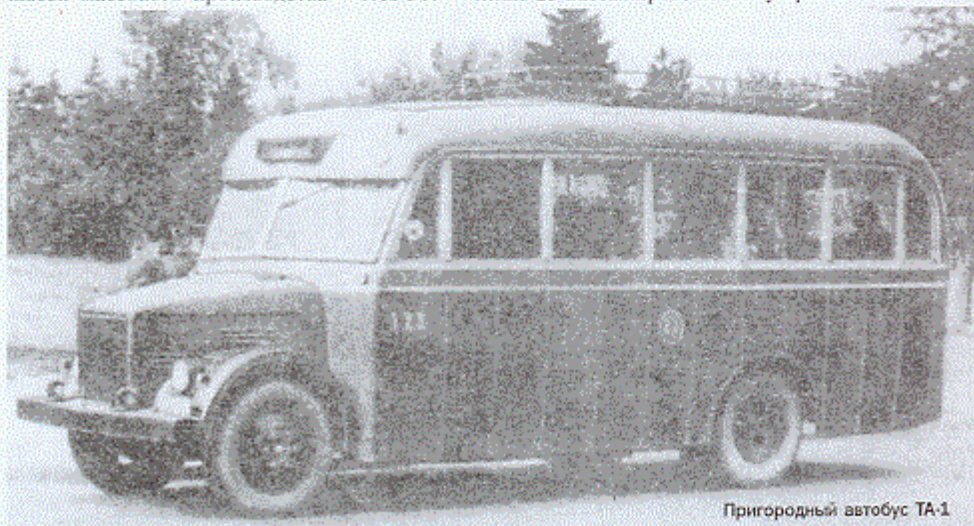
Людис СУСЛАВИЧЮС,  
(г. Вильнюс, Литва)

автобусу, названному ТА-1, вместить 28 пассажиров, причем автобусы, в отличие от прототипа, имели 2 двери – переднюю и заднюю. Кузов имел деревянный каркас, обшитый жестию. По образцу довоенных «лайнеров» на крыше устроили площадку – багажник, куда вела гнутая лестница, закрепленная на задней стенке кузова.

Этот автобус с некоторыми изменениями выпускался почти десять лет. В 1958 г. Тартуский авторемонтный завод представил автобус вагонной компоновки на том же шасси ГАЗ-51. Хотя компоновка и была прогрессивней, автобус получился тяжелым, нединамичным, к тому же вмещал лишь 25 пассажиров, поэтому производил-

музейный экспонат.

Начало производства автобусов во втором по величине городе Эстонии Тарту пришлось на 1949 год. В это время во многих регионах СССР начали делать копии небольшого капотного автобуса ГЗА-651. Он строился на единственно доступном шасси массового производства – ГАЗ-51.

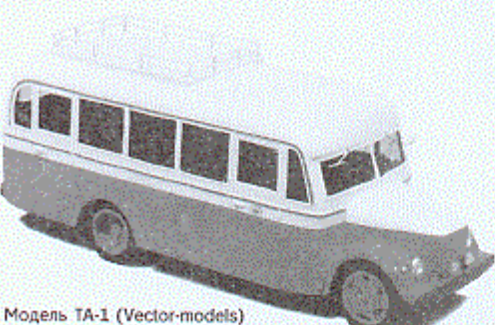


Пригородный автобус ТА-1



Модель ТА-1 (Vector-Models)

Если заводишь разговор о производстве автомобилей в странах Балтии, все сразу



Модель ТА-1 (Vector-models)

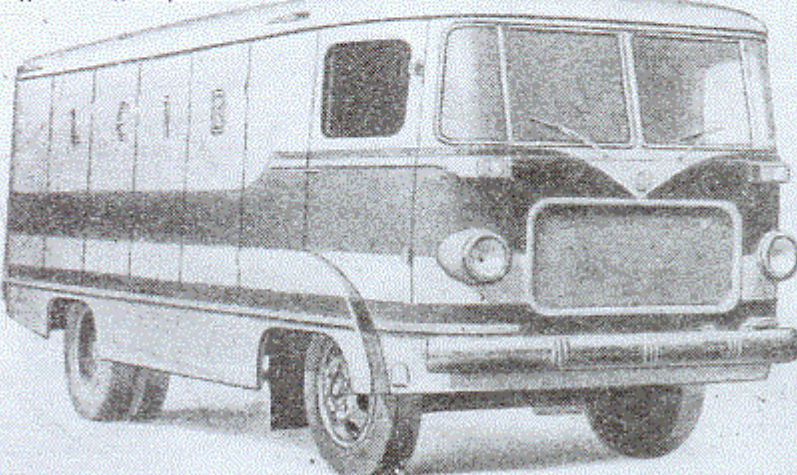
вспоминают Ригу, автомобили «Руссо-Балт» и малые автобусы «Латвия». А о том, что автомобили производились также в Литве и Эстонии, уже и не вспоминают. Да, время литовских и эстонских автобусов и фургонов прошло – архаичная конструкция кузова, «привязка» к импортным из России шасси «поставили крест» на их выпуске в Каунасе и Тарту. Десять лет назад увидеть их в потоке транспорта не было проблемы, а сейчас они редкость.

Горьковский завод автобусов (не путайте с гигантом ГАЗ) за год выпускал до 3,5 тысяч 23-местных автобусов, но это была «капля в море» для огромного Советского Союза. Поэтому в каждой республике было организовано собственное производство автобусов типа ГЗА-651.

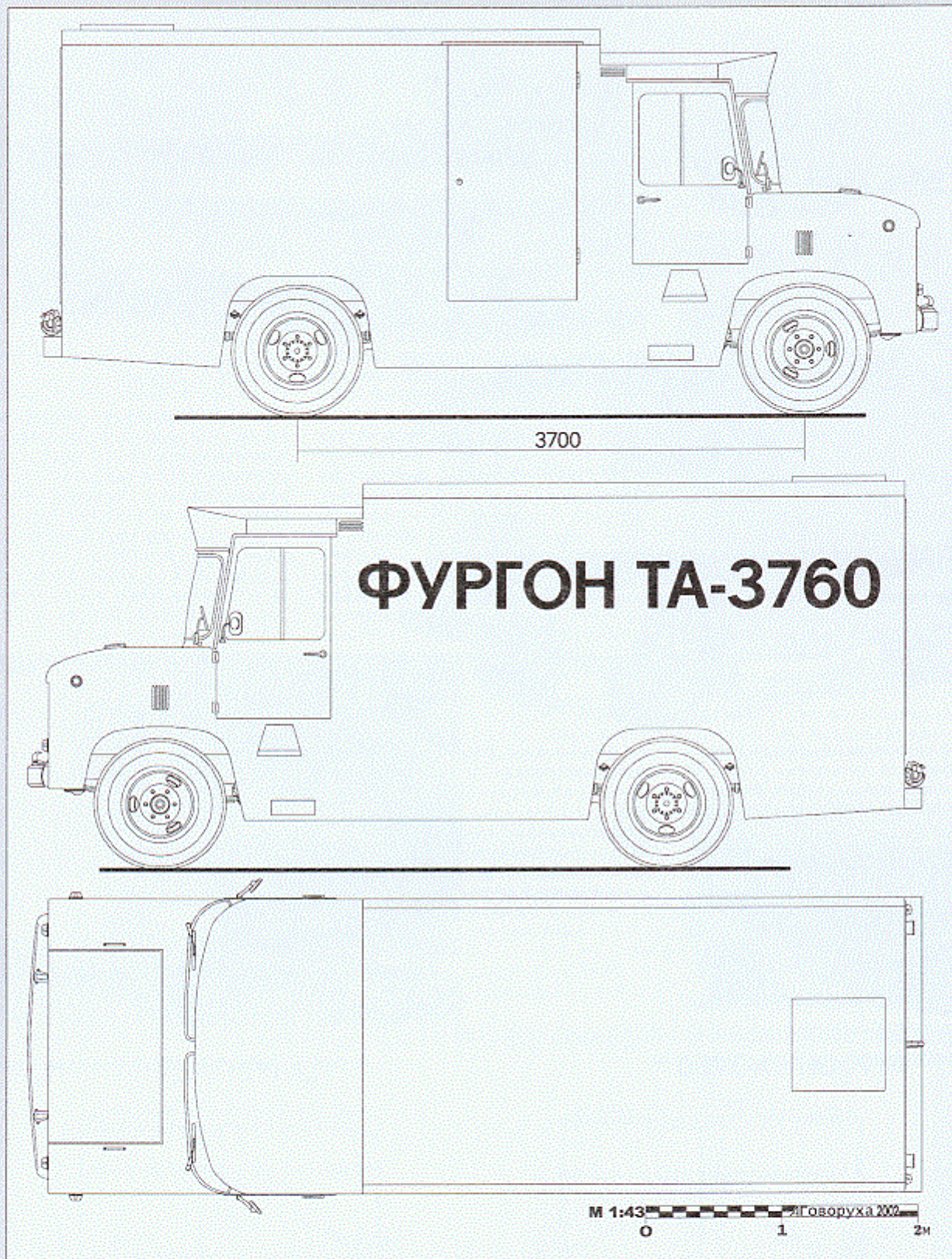
Эстонский вариант, на мой взгляд, был самым оригинальным, т.к. его конструкторы удлиннили базу грузового шасси на 700 мм, а всю раму – 1050 мм, что позволило

ся недолго – в 1958–1960 гг. В ходе выпуска автобуса постоянно изменялись его конструкция и внешний вид. Передняя панель «а ля ЗИС-155» была заменена характерным «ртом», а закрывавшие ниши передних колес щитки трансформировались в полукруглые уширения по бокам кузова. С таким «лицом» и сниженной за ненадобностью и ставшей плоской крышей из щехов завода, переименованного в Тартуский опытный авторемонтный завод (эстонская

Фургон ТА-9 для перевозки хлеба



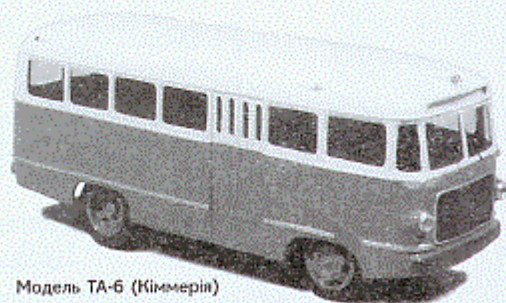




Модель ТА-6 (Кіммерія)

аббревиатура – ART) начали выезжать фургоны-хлебовозы ТА-9. Дело в том, что начало выпуска достаточно современных в то время цельнометаллических ПАЗ-652, более вместительных и удобных, сделало «кустарщину» типа ТА-6 просто нецелесообразной. Поэтому Тартускому заводу и поручили освоить выпуск специализированных фургонов.

ТА-9 имел всё тот же деревянный каркас и массу в 3,6 т. В пяти секциях на лотках он перевозил до 2-х тонн хлебобулоч-



Модель ТА-6 (Кіммерія)

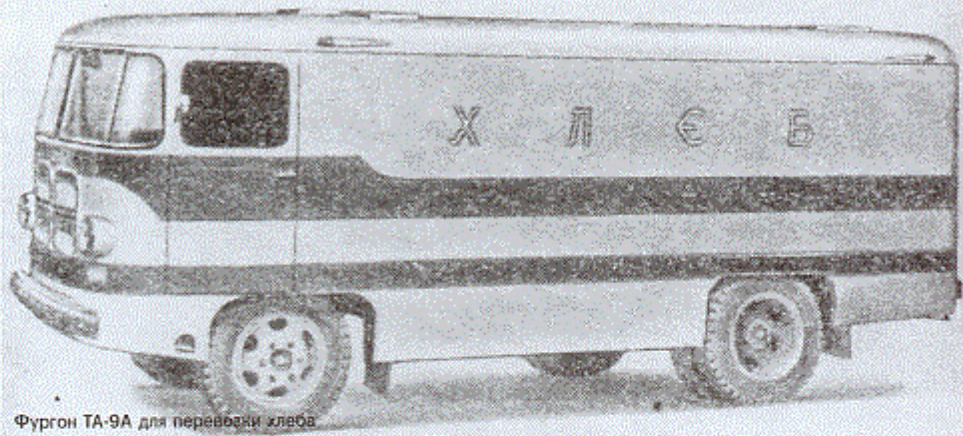




Модель ТА-9А (Киммерия).  
Фото Ю.Ионов

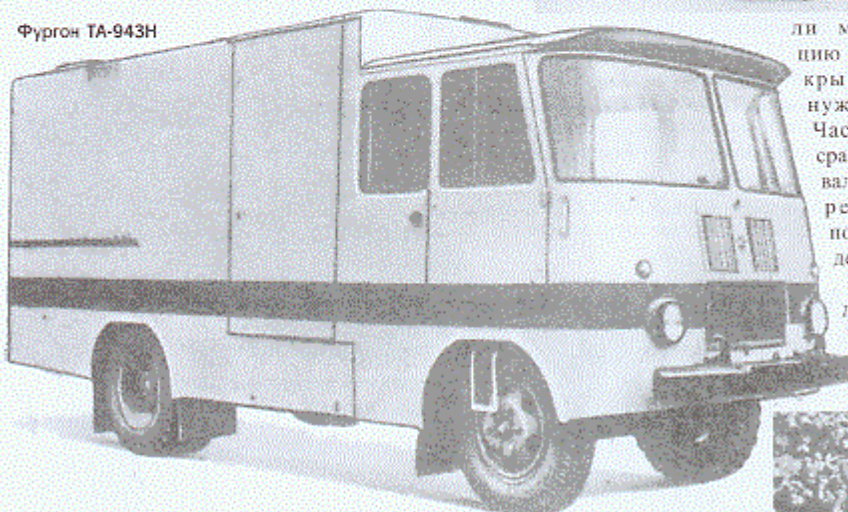
ных изделий. Параллельно выпускалась модификация ТА-9В для перевозки скоропортящихся продуктов.

Через год конструкцию изменили, применив металлический каркас кузова и кар-



Фургон ТА-9А для перевозки хлеба

Фургон ТА-943Н



динально изменив дизайн передней части. Конфигурация её стала проще, а вид – более запоминающимся. На базе этой модели тартуские автомобилестроители созда-

Фургон ТА-943 для перевозки хлеба



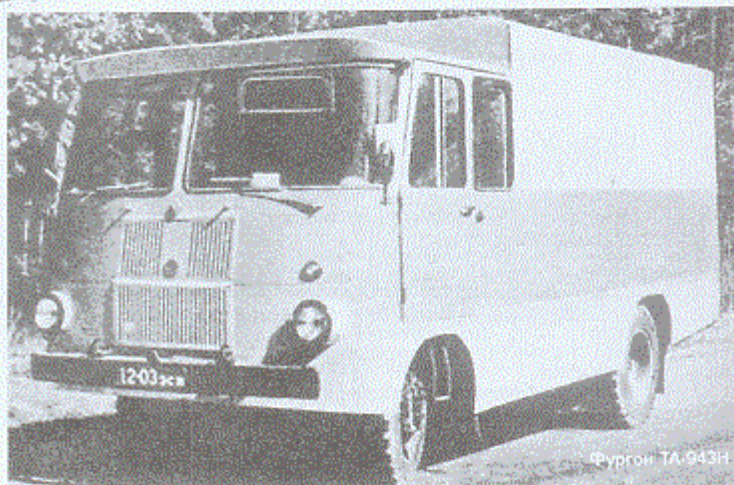
ной раз изменился. Эти модернизированные конструкции получили индекс ТА-943 – для хлебных изделий и ТА-9Е2 – для скоропортящихся продуктов. Грузоподъёмность у новых фургонов – 2 т, а вес в снаряжённом состоянии – от 3495 до 3715 кг. Их длина 6350 мм, ширина – 2210, а высо-

ли модификацию с высокой крышей для нужд почты. Часть из них сразу оборудовались как передвижные почтовые отделения.

В 1969 г. дизайн тартуских фургонов очеред-

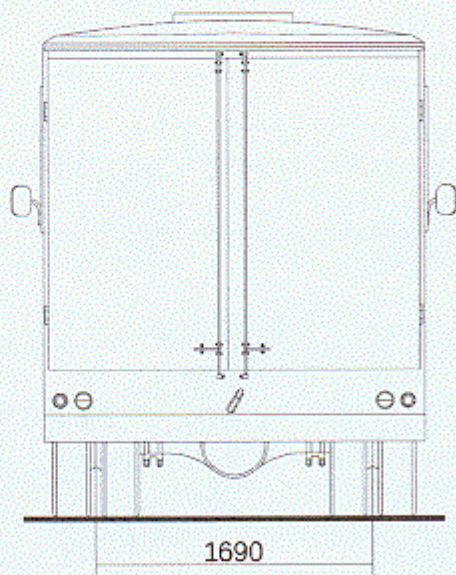
та (в зависимости от назначения машины) – от 2540 до 2840 мм.

На них улучшены условия для работы водителя. Расположение органов управления удобнее: кабина, снабжённая полупанорамными ветровыми стёклами и дополнительными боковыми окнами, имеет хорошую обзорность. Усовершенствована система отопления и обогрева стёкол. Усилена конструкция дверей. Машины снабжали задним буксирным устройством. У фургона ТА-9Е2 в задней стенке кузова – двухстворчатая дверь, обе части которой открываются на 270 градусов, что намного облегчает погрузку и выгрузку.

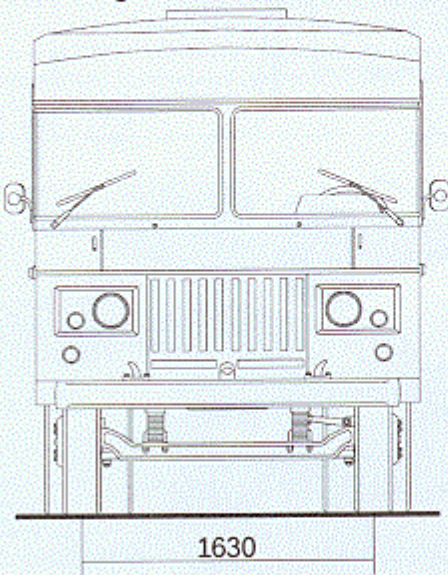


Фургон ТА-943Н

## ФУРГОН ТА-3760



М 1:43 0 1 2м





Характерным признаком новой серии фургонов ТА стал козырёк над ветровым стеклом. Возможно, он был функциональным, но одновременно придавал автомобилю какой-то кустарный вид. Одной из самых массовых моделей стал ТА-943/943А на шасси ГАЗ-52-01. Это машина с цельнометаллическим кузовом вагонного типа, снабжённым термозоляцией. Снаружи кузов обшит стальным листом, а изнутри – алюминиевым. Грузовое отделение оборудовано для перевозки хлебобулочных изделий в лотках. Однако этим область применения автофургона не была ограничена: в нем можно было перевозить многие скоропортящиеся продукты в специальной расфасовке.

А специально для таких перевозок с 1976 г. стали выпускать модель ТА-943Н с изотермическим кузовом повышенной вместительности. Конструкторы поступили просто – они сделали грузовой отсек выше. Просто и быстро!

Заводом выполнялись и политические решения – приняли постановление об улучшении бытового обслуживания населения, и «АРТУ» «спустили» задание сверху – срочно освоить выпуск передвижных пунктов бытового обслуживания.

Фургон ТА-3760 (1986). Фото И.Клочнов



Фургон ТА-943А

ния. На этот раз лёгкое шасси ГАЗ-52 уже не подходило, и взяли следующее по размеру – от ГАЗ-53А. Довольно оперативно тартуские конструкторы разработали типовой ряд специализированных фургонов на шасси ГАЗ-53. Первой моделью этого ряда был изотермический фургон ТА-942. За ним последовали модели ТА-942Т и ТА-942А – передвижные пункты бытового обслуживания населения с женской и мужской парикмахерской и отделением для починки обуви. На базе фургона ТА-942 завод изготовил партию передвижных механических мастерских, предназначенных для автоколонн, работающих в отрыве от своей базы. Каждая мастерская оснащена небольшой электростанцией, токарным и сверлильным станками, гидравлическим прессом, оборудова-

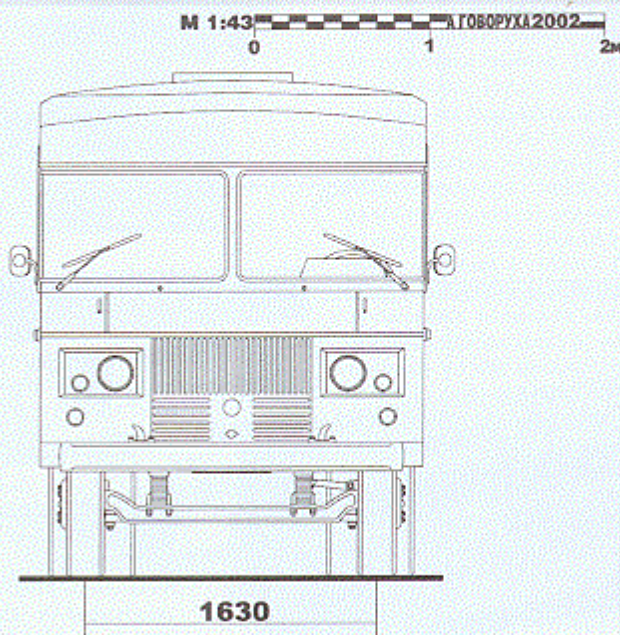
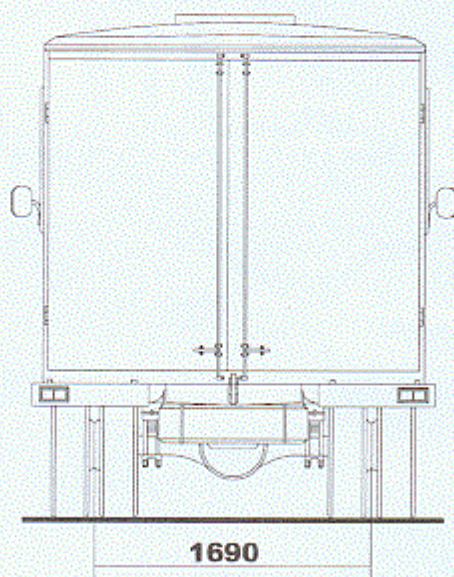
нием для электрической и газовой сварки, зарядки аккумуляторов.

Фургоны Тартуского завода помогали значительно расширить виды обслуживания населения в ряде регионов страны. Завод видел перспективу, поэтому уже по собственной инициативе здесь принялись совершенствовать конструкцию. Были спроектированы и изготовлены опытные модели универсального фургона на шасси ГАЗ-53А, снабжённого комплектами полок, контейнеров, сидений и переставляемой перегородкой. Комбинируя по-разному это оборудование, фургон можно было



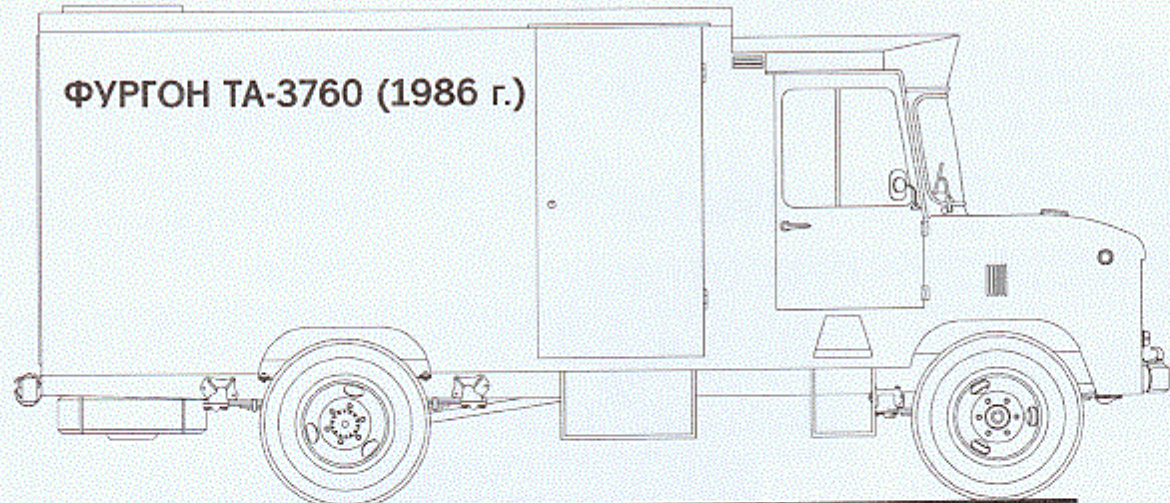
Модель ТА-6Е (Киммерия)

## ФУРГОН ТА-3760 (1986 г.)





ФУРГОН ТА-3760 (1986 г.)



3700

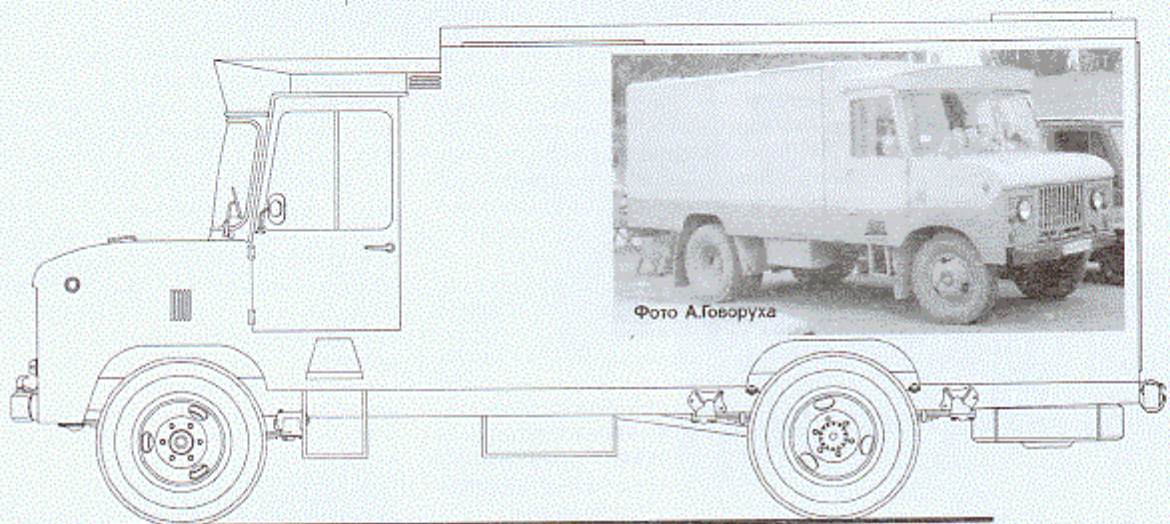


Фото А.Говоруха



Фото А.Говоруха

М 1:43 0 1 2м А.ГОВОРУХА 2002

превратить в передвижной пункт, принимающий заказы на обслуживание, или в передвижную мастерскую, в пункт проката для обслуживания экскурсий.

Всего же заводом «АТ» до развала СССР было разработано и выпущено свыше 20 разных моделей автобусов и фургонов, некоторые выпускались тысячами. Всё же слабая техническая база не позволила создать автомобиль европейского уровня. Прimitивные грубоватые формы фургонов – не столь вина дизай-

неров, сколь вина отсутствия прессовой оснастки. Вместо того чтобы штамповать элементы кузова, гнули их на простейших болванках как в начале XX века. Шасси автомобилей Горьковского автозавода со слабым двигателем, к тому же приспособленное для сельских дорог не очень подходило для городских развозных машин. Но легко критиковать завод «АТ» сейчас, когда имеем «фольксвагены», «мерседесы», «форды», «ивеко», «газели». Несколько десятилетий назад всё выглядело иначе.



Модель ТА-6 Люкс (Киммерия)