

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 24



САМАЯ ЛУЧШАЯ
МАРШРУТКА



МАРШРУТКИ, СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ОЛИМПИЙСКИЕ



РИЖСКАЯ АВТОБУСНАЯ
ФАБРИКА

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2387-6570



00024

9 717281 657200



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 24, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бauer Медиа»
Главный редактор: Фред Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витокан, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витокан, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kollektsiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИ № ФС 77-66578 от 21 июня 2016 г.
Распространение: ООО «ЦД»
E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Бюшере», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел: +375-17-331-94-27 (41)

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Алматы, ул. Астана, г. Алматы. Тел: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,
оф.15 Б, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УИРМ-Н»,
ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать продолжение номера (только для жителей Украины)
можно по тел: 067 238-57-00, (044) 498-98-83

www.edipress.ua
E-mail: red@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Bena 2 C

27200 Stawakowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнала
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции, Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 14.09.2018.
Дата выхода в свет: 13.12.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © РМА Новости; 4 © М. С. Кондрюк;
5 (левая) © РМА Новости, (справа) © Yu.Zhukovskiy/TASS; 6 (левая) © Предметы
Искусств/Полтораки ТАСС, (справа) © РМА Новости; 7 (левая, в середине) © частная
коллекция, (справа) © РМА Новости, (внизу справа) © TASS; 8 © Yu.Zhukovskiy
из Страны TASS; 9 (левая) © Nikolai Kalashnikov/TASS, (в середине) © Yuri Zhukovskiy
TASS, (справа) © Арт Коллекция/Восточная Европа; 10 © Сергей Руденко/TASS; 11 (левая)
© РМА Новости, (в середине) © Image Photo/TASS, (справа) © частная коллекция.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Самая лучшая маршрутка

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Маршрутки, специальные олимпийские

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

Рижская автобусная фабрика

Самая лучшая маршрутка

В декабре 1975 года из ворот нового завода в Елгаве выехала первая партия микроавтобусов РАФ-2203 «Латвия». По советской традиции, это событие было приурочено к важной дате, в данном случае – к XXV съезду КПСС.

Для наших современников маршрутка – это «ГАЗель», а также пришедшие ей на смену «Форды», «лежы» и «плекы». А вот представители старшего поколения помнят старые советские маршрутки. При многих достоинствах, у всех современных микроавтобусов есть общий недостаток: они сконструированы на базе грузовика. Сначала появился 1,5-тонный фургон «ГАЗель», а потом – микроавтобус на его базе. Более того, выпуск микроавтобусов «с нуля» занимался только ГАЗ, а многочисленные автозборочные предприятия вполне официально переделывали фургоны в автобусы: врезали окна, ставили сиденья – и получали маршрутку!

Все начиналось с конкурса

С 1949 года существовал в Риге завод, собиравший автобусные кузова, а затем и сами автобусы, поначалу тоже на шасси грузовиков. В 1957 году сотрудники завода впервые увидели микроавтобус «Фольксваген» (скорее всего, модификация Т2) – и загорелись идеей создать что-то подобное. В итоге на свет появился первый советский микроавтобус РАФ-977, в котором легко угадываются фольксвагеновские черты. Этот микроавтобус и стал первой советской маршруткой. Однако, в отличие от других микроавтобусов, базировался «рафик» не на грузовике, а на шасси легкового автомобиля «Волга» З-21. Со временем, когда устаревшую 21-ю «Волгу»



Советский автобус РАФ-977 ДМ «Латвия». Латвийская ССР, 1970 г.

Модель микроавтобуса РАФ-2203В



Мебель
вместо сидений
облагодетельно
перекрашена

Обновленный кузов
с локотом Е-кронне



Усовершенствованный
салон

Передняя
подвеска
с дисковыми
тормозами

Компоновочная схема микроавтобуса РАФ-22038



1 – габаритный фонарь,
2 – передняя фара,
3 – радиатор,
4 – стеклоочиститель,
5 – воздушный фильтр,

6 – кожух капота двигателя,
7 – рычаг переключения передач,
8 – рулевое колесо,
9 – зеркало заднего вида,
10 – крышка лючка заливной горловины топливного бака,

11 – задний бампер,
12 – сиденье водителя,
13 – фонарь сигнала поворота,
14 – фильтр тонкой очистки масла,

15 – двигатель,
16 – главный цилиндр гидропривода сцепления,
17 – главный цилиндр гидропривода тормоза.

Технические характеристики микроавтобуса РАФ-22038

Число мест: 12

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1670

Полная масса, кг: 2630

Габаритные размеры, мм:
длина – 4940 ширина – 2035
высота – 1970 база – 2630

Дорожный просвет, мм: 180

Двигатель: ЗМЗ-402.10, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 98 при 4500 об/мин

Рабочий объем, см³: 2445

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и трехребренный ролик

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические телескопические двухстороннего действия

Подвеска задняя: зависимая, на полуэллиптических листовых рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические двухстороннего действия

Размер шин: 185/90 R15

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: более 25

Расход топлива при городском цикле: 15 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 55



Микроавтобус PWF-982, Рига, 1970 г.

сняли с производства и заменили на ГАЗ-24, заводу в Риге пришлось перестроиться на выпуск микроавтобуса уже на новом шасси.

К проектированию новой модели микроавтобуса в Риге приступили задолго до появления ГАЗ-24, еще в 1965 году. Тогда, в связи с объявлением партии и правительством планом развития химической индустрии, перед заводом ставилась задача создания кузова из стеклопластика. Со сменой руководства страны инновационные планы были отставлены, и рижане вернулись к привычному стальному листу. При этом новый микроавтобус должен был базироваться еще на агрегатах «Волги» ГАЗ-21 (ГАЗ-24 еще не появился).

К процессу создания новой модели на заводе подошли творчески – был объявлен конкурс. Над проектом работали две группы конструкторов и дизайнеров. Результат работы первой группы, под руководством А. Миезиса, был представлен в 1967 году: PWF-982-I, вполне соответствовавший техзаданию, из-за своей полукруглой компоновки внешне был похож на американский Ford Transit 1965 года. Позже, в 1968 году, творческая группа А. Бергса выступила с поистине авангардным проектом. Дизайн, разработанный членом Союза художников

СССР А. Эйсертом, поражал новизной: большая площадь остекления однообъемного кузова, необычно сильный наклон лобового стекла, который в сочетании с обратным наклоном передка придавал кузову остроносую форму. Однако некоторые конструктивные параметры у модели PWF-982-II выглядели хуже, чем у более архаичного варианта конкурентов. Во-первых, вопреки техзаданию, микроавтобус был 11-местным (требованием – 12 мест), во-вторых, отмечалась плохая развесовка, то есть распределение массы микроавтобуса по осям (даже хуже, чем у PWF-977), и, наконец, не была решена проблема пассивной безопасности водителя и переднего пассажира. Эти недочеты заставили межведомственную комиссию Минавтотранса отклонить вариант А. Бергса. (В работе комиссией участвовали не только специалисты НАМИ, но и медики, поскольку значительная часть новых «рафиков» должна была стать каретами скорой помощи.) Такое решение не понравилось рижанам, отдававшим предпочтение как раз второму варианту. Директор завода И. И. Позняк и главный инженер Р. А. Баллод-Наградов понимали, что нужна в полном смысле новая модель – только под ее производство удастся получить средства на строительство нового завода, а расширить старые цеха на улице Дуитес в Риге было нелегко. Поэтому к следующему показу в 1971 году, устранив или смягчив часть недостатков, Рижский завод предъявил ту же модель, но с менее футуристическими формами. Модель была принята.

САМЫЙ МАССОВЫЙ

На заводе в Елгава в конце 1980-х годов выпускали около 18 тыс. микроавтобусов в год. В результате PWF-2203 и его производные стали самыми массовыми микроавтобусами Советского Союза. Всего было выпущено 274 тыс. микроавтобусов этой марки.

Модель намере



Сборка первых кузовов микроавтобусов PWF-2203. Елгава, 1975 г.



Резиноматериальный автомобиль на базе микроавтобуса РАФ-2203, 1980 г.

В городе Елгава недалеко от Риги началось строительство нового завода. Его пуск был приурочен к XXV съезду КПСС. Крупносерийное производство микроавтобусов РАФ-2203 «Латвия» началось в феврале 1976 года.

Конструкция микроавтобуса

Что же представлял собой новый микроавтобус? Цельнометаллический кузов вагонной компоновки был выполнен по силовой схеме с несущим основанием – лонжеронной рамой, к которой были приварены колесные арки и щит передней части. Двигатель и коробка передач размещались у «Волги» ГАЗ-24. Двигатель находился в передней части салона, между сиденьями водителя и переднего пассажира, и был прикрыт кожухом. Мосты также заимствованы у ГАЗ-24. А вот рулевое управление было оригинальным (штатное от легкового автомобиля просто не подходило для микроавтобуса) и состояло из

Микроавтобус РАФ-2203 («Латвия»). Рига, 1974 г.



РАФ-22038 «Латвия»

В 1979 году РАФ-2203 был удостоен государственного Знака качества. Официальное признание не отменяло того факта, что уже с начала 1980-х годов на завод начали поступать рекламации на качество сборки микроавтобусов.

Справедливости ради следует сказать, что качество зависело не только от рижан: значительная часть узлов и деталей поступала от заводов-смежников

МНОГОЛИКИЙ «РАФИК»

«Рафик» выпускался в бесчисленном множестве модификаций. Это и самые массовые версии – маршрутное такси и скорая помощь, – и просто пассажирские микроавтобусы с различными вариантами салона (чаще всего на заказ), машинами для милиции и пожарной охраны (специальное оборудование устанавливалось значком), различные передвижные лаборатории и т. д.

деталей от ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Колеса от ГАЗ-21 снабжались шинами, которые выпускались специально для микроавтобусов на Ярославском шинном заводе. Салон состоял из двух отделений: в переднем – водитель и пассажиры, в заднем – десять пассажиров. За последним рядом пассажирских сидений имелось небольшое багажное отделение, где размещалось запасное колесо. Для доступа в салон служили четыре двери: две справа (для посадки пассажиров), одна слева (для посадки водителя) и откидывавшаяся вверх задняя (для багажного отделения). Пол салона с целью снижения массы и упрощения ремонта изготавливался из бакелитовой фанеры. Над отметить, что не все заимствованные узлы и детали были от «Волги». Так, у автомобиля «Москвич-412» были заимствованы гидровакуумные усилители в тормозной системе, а также ручки дверей.

Не все «рафики» выглядели одинаково. Самые ранние, например, выпускавшиеся до 1979 года – имели крутые зеркала заднего вида (неудобные – водители часто замечали их на зеркалах от других машин), передние бамперы без «клычков», два небольших угловых задних бампер-подфарники от ГАЗ-24 и хромованные колпачки колес от ГАЗ-21. До конца 1976 года серийные микроавтобусы оснащались приборной панелью оригинальной конструкции, которую затем заменили на заимствованную у ГАЗ-24. Тогда же отказались и от закрытого жалюзиной решеткой вентиляционного отверстия в левом борту под средним окном. В конце 1978-го – начале 1979 года стали устанавливать автобусные подфарники, тогда же исчезла заводская эмблема с пятой двери. Примерно в это время облик РАФ-2203 сложился окончательно и не менялся вплоть до 1987 года.



Микроавтобус РАФ-2203В на выставке «Автопром-84», Москва, 1984 г.

причиной конченного брака был общий невысокий уровень советского автопрома. Когда уровень брака достиг 15 %, последовали оргвыводы: уволено заводское начальство и выделены средства на модернизацию микроавтобуса. Основные усилия конструкторов сосредоточились на совершенствовании салона и передней подвески, которая из-за плохой развесовки была перегружена. Это обстоятельство, вкупе с барабанными тормозами, ухудшало управляемость незагруженной машины на скользкой дороге. Устранить этот недостаток была призвана разработанная в НАМИ передняя подвеска типа «качающаяся свеча» с дисковыми тормозами. Предлагалось внедрить также новое рулевое управление. Более эlegantно смотрелся и обновленный кузов с люком в крыше, узкими форточками в задней части боковин и новой передней облицовкой. Машина получила индекс РАФ-2205В, ее прототип демонстрировался в 1984 году на выставке «Автопром СССР 60 лет» и имел успех. В целом, рестайлинг удался! Однако освоить в производстве сразу все изменения завод не имел возможности, и было решено внедрять их постепенно, а пока сравниться в выпуске переходной модели с частью изменений. На заводе надеялись, что это временно.

Переходная модель, ставшая основной

Переходная модель РАФ-2205-01 появилась в 1987 году. Она получила двигатель от «Волги» ГАЗ-24-10 и бамперы из алюминиевого профиля с пластиковыми боковыми клямками. Поворотники разместили над бампером,



Микроавтобус РАФ-2203 «Латвия». Выставка достижений народного хозяйства СССР в Москве, 1974 г.

передние двери получили, наконец, большие прямоугольные зеркала, но лишились форточек. Хромированные колпачки колес были заменены пластиковыми вставками. Были внедрены и другие мелкие усовершенствования. Прежними при этом остались подвеска и кузов.

В начале 1990-х годов была предпринята попытка обновить облик «рафика». Появилась новая пластиковая облицовка передка, задуманная еще для РАФ-2203В, высокая травмобезопасная панель и более современная рулевая колонка. В 1994 году выпуск РАФ-2205-01 был прекращен. Ему на смену пришла модель РАФ-2203В-02, оснащенная улучшенной тормозной системой с одним вакуумным усилителем, новым карбюратором, системой вентиляции и отопления, более эффективным воздушным фильтром, сферическими зеркалами заднего вида и т. д. Однако изменения не коснулись ни кузова, ни подвески. По сути, это был все тот же РАФ-2203, спасти который очередной рестайлинг уже не мог. В 1997 году выпуск микроавтобусов на Рижской автобусной фабрике был прекращен. ★

Модель намере



Микроавтобус РАФ-2203. Омск. Современная фотография.



Диспетчерская машина РАФ-2203 сошла 28 июля с главного конвейера Елагинского завода микроавтобусов, Латвийская ССР, 1977 г.

Маршрутки, специальные олимпийские

В 1960–1980-е годы слова «Рафик» и «маршрутка» были по сути синонимами: латвийские микроавтобусы двух поколений использовались в основном как маршрутное такси. Однако были у них и другие профессии.

В 1980 году в Москве проводились XXII летние Олимпийские игры, и официальным транспортом Спимнады стали микроавтобусы РАФ-2205 «Латвия», совсем недавно появившиеся на дорогах СССР.

«Рез в вышине олимпийский огонь золотой...»

Их первой задачей в этом качестве стало сопровождение олимпийского огня из Греции в Москву. Путь предстоял неблизкий – 4992 км по территории Греции, Болгарии, Румынии и СССР. Условия эксплуатации были непростыми. Во-первых, путь пролегал через разные климатические и географические зоны, проходил через горы и степь, а во-вторых, микроавтобусам предстояло двигаться со скоростью бежума – ведь они не перевозили огонь, а сопровождали эстафету. Последнее обстоятельство накладывало еще одно важное требование к эксплуатации – непрерывность. Рыжине справились с поставленными задачами отлично. В рижском цехе малых серий было изготовлено несколько микроавтобусов РАФ-2907. В задней части кузова каждого находился отсек для хранения запасных олимпийских факелов, три из которых горели. Здесь же размещались газовые баллоны и средства пожаротушения. Имелась и принудительная вентиляция. Доступ в отсек был возможен как из салона, так и через заднюю дверь.

Эстафета олимпийского огня в Москве, 1980 г.

★ ПЕРВЫЙ В МИРЕ НА ВОДОРОДЕ

В начале 1980-х годов в СССР активно велись исследования альтернативных видов топлива. В 1982 году заводом РАФ совместно с НПО «Навиг» был разработан первый в мире водородный микроавтобус «Навиг-РАФ», основанный энергоустановкой на основе водородо-воздушного двигателя и никель-цинковой аккумуляторной батареи.

★
В экипаж каждой машины входили два водителя и наблюдатель за огнем. Оборудование салона включало два дивана, стол, поворотное кресло, гардероб, холодильник и кондиционер.

Задачу непрерывного движения с малой скоростью решили путем повышения мощности системы охлаждения двигателя: установили радиатор увеличенного объема и дополнительный электрический вентилятор. Специально оборудованные «рафики» были подготовлены не только для эскорта олимпийского огня, но и для других связанных с Олимпийскими играми целей. Пикапы РАФ-2909 обеспечивали велосипком, передвига-





Посетители осматривают микроэлектробус на выставке микроавтобуса РАФ-2203 с использованием системы электротрансляции переменного тока, Москва, 1976 г.

лаборатории РАФ-2913 – медицинское обслуживание спортсменов. Для перевозки работников Оргкомитета использовались специально оборудованные микроавтобусы РАФ-2908, а спортсменов по Олимпийской деревне перевозили седельные тягачи РАФ-3407 с двумя пассажирскими вагончиками (после завершения Олимпиады эти автопоезда работали на ВДНХ). Для судей был разработан РАФ-2911, а для судейства соревнований по спортивной ходьбе и марафону – электромобили РАФ-2910, которые развивали скорость до 30 км/ч и могли проехать без подзарядки батарей около 100 км. В общей сложности для обеспечения Олимпиады-80 Рижская автобусная фабрика изготовила 255 специальных автомобилей.

«Рафики» в белых халатах

В 1970–1980-е годы самой массовой модификацией микроавтобуса РАФ-2203 стала модель под индексом РАФ-22031 – машина скорой медицинской помощи. Скорая отличалась от обычного микроавтобуса бежевой обивкой и наличием перегородки со сдвижным стеклом между кабиной и салоном. В самом салоне находились съемные нескладывающиеся носилки, которые могли выкатываться через заднюю дверь с помощью специального погрузочного устройства. Кроме того, к подвесным элементам на потолке можно было прикрепить дополнительные складные носилки, входившие в комплект машины. Кресло врача размещалось в изголовье носилок. С правой стороны от них находились два складных сиденья, а с левой – шкафчики с медицинским оборудованием (аппарат для ингаляционного наркоза АИ-8, аппарат для искусственной вентиляции легких «Кокетав-1» или АДР-2, кислородный ингалятор КИ-3М и т. д.). Базовый список мог быть дополнен на выбор еще двумя комплектами оборудования, в которые, в частности, входили дефибриллятор ДН-03, электрокардиостимулятор ЭКСН-1, электрокардиограф ЭКГ-Н «Салют». Автомобили скорой помощи особым образом окрашивались, а также комплектовались двухтональной сиреной и радиостанцией. Помимо обычной скорой помощи, в 1980-х годах в крупных городах СССР можно было увидеть и реанимационные автомобили на базе микроавтобусов РАФ-2203. Они имели высокую стеклопластиковую крышу и были окрашены в ярко-желтый цвет. Высокая крыша позволяла медикам работать стоя

во весь рост, что было невозможно в обычной скорой и являлось весьма существенным ее недостатком. Реанимобили изготавливались финской фирмой Тампо и в СССР были известны под названием ТАМРО-РАФ, а среди медиков – под прозвищем «Тамара». В 1989 году в Риге разработали отечественный вариант «Тамары». РАФ-2914 был существенно дешевле, но по качеству и оснащенности уступал финскому образцу. Тем не менее серийные реанимобили РАФ-2914-01 выпускались вплоть до середины 1990-х годов. В первой половине 1990-х годов на Рижской автобусной фабрике были созданы новые образцы машин скорой помощи, уже на базе микроавтобуса РАФ-2203-02. Один из них имел высокую крышу. В общей сложности за 20 лет цеха завода покинули 115 тыс. медицинских автомобилей всех модификаций. *



Микроавтобус «Латвия» – базовый автомобильный завод Латвийской ССР, Рига, 1976 г.

МНОГОДЕТНЫМ СЕМЬЯМ

В разную эпоху в советские времена «рафики», разумеется, не поступали и частных владельцев у них не было. Исключение составили многодетные семьи, которые передавали ВО-90 микроавтобус в год, в основном списанных из госорганизаций.

РАФ-2203 «Латвия», 2006 г.



Рижская автобусная фабрика

В Латвии, в отличие от других государств Прибалтики, было свое автомобилестроение. Появилось оно еще в Лифляндской губернии Российской империи, а развивалось в Латвийской ССР в составе СССР.

Рижская автобусная фабрика образовалась в результате слияния двух предприятий: Рижского завода автобусных кузовов, созданного в 1949 году на базе Рижского авторемонтного завода № 2, и Рижской экспериментальной автомобильной фабрики. Завод автобусных кузовов, несмотря на свое название, занимался также ремонтом немногочисленного и пестрого автобусного парка латвийской столицы. Экспериментальная фабрика создавалась под конкретный проект – производство недорогого компактного автомобиля с гидротормозами. Старт этой теме дал сам Сталин, а инициатором проекта и генератором идей был инженер-капитан Всеволод Бахчиванджи, брат летчика-испытателя Григория Бахчиванджи, героически погибшего при испытаниях первого советского реактивного истребителя в 1945 году. К осени 1950 года были изготовлены два экземпляра автомобиля РА3Ф-50 с кузовами седан и фазотон. На испытания в Москву они отправились своим ходом.



ИЗ ЕЛГАВЫ В ЕРЕВАН

На базе выпускавшейся на новой площадке модификации РАФ-577Д был создан развозной фургон РАФ-577К. Однако мощностей РАФов для его производства было недостаточно (здесь выпускалось всего около 3 тыс. микроавтобусов в год), поэтому выпуск освоили на специально построенном заводе в Ереване.



Вид на здание Рижской автомобильной фабрики, Латвийская ССР, 1983 г.



Прессовый цех завода, Латвийская ССР, 1980 г.

Фазотон безнадежно сломался в пути, и его бросили. Испытания седана выявили так много конструктивных недостатков (вызванных главным образом отсутствием какого-либо опыта в этой сфере у разработчиков), что проект закрыли, а дальнейшую деятельность экспериментальной фабрики признали нецелесообразной.

Возникновение автобусного производства в Риге

В 1953 году, после объединения предприятий, усилия двух коллективов началась сборка 16-местных капотных автобусов РАФ-651, которые представляли собой копию горьковского ГЗА-651 на базе грузовика ГАЗ-51. Вскоре предприятие получило новое имя – «Рижский опытный автобусный завод», а в сентябре 1954 года – «Рижская автобусная фабрика». Первый год работы новой фабрики ознаменовался выпуском модели автобуса собственной разработки. Появившийся в 1955 году РАФ-251 как это следует из его названия, тоже базировался на шасси ГАЗ-51, но, в отличие от предшественника, имел вагонную компоновку. В его салоне разместили 21 сиденье (общая вместимость составила 28 пассажиров), вход и выход осуществлялся через две двухстворчатые двери с пневматическим приводом. Помимо рейсового пассажирской версии, собирались служебные автобусы РАФ-251С и грузопассажирские РАФ-251Т. До 1958 года было изготовлено 1460 автобусов этой марки.

Основная продукция – микроавтобусы

В 1957 году группа энтузиастов во главе с главным инженером предприятия Л. Клеге, ознакомившись с микроавтобусами «Фольксваген», в инициативном порядке



разработала первый рижский микроавтобус РАФ-10. В честь проводившегося тогда в Москве Международного фестиваля молодежи и студентов машина получила название «Фестиваль». Если первенец базировался на шасси легкового автомобиля ГАЗ М20 «Победа», то следующий латвийский микроавтобус РАФ-08 в качестве базы получил шасси автомобиля «Москвич-407», был восьмиместным и назывался «Спринтер» («Мальчик-с-пальчик»). «Мальчик» остался опытным вариантом, а в большую серию в 1959 году пошел микроавтобус РАФ-977 на шасси «Волги» ГАЗ-21. Под его производство завод пришлось перенести на улицу Дунтес в Риге, а старым цехам был возвращен статус авторемонтного завода. В 1976 году основное производство перенесли в Елгаву, на вновь построенный завод, с конвейера которого начали сходить новые микроавтобусы РАФ-2203. Эта модель и ее модификации составляли производственную программу завода в течение всех последующих лет.

Перестройка, независимость, крах

В сентябре 1991 года, незадолго до распада Советского Союза, Рижская автобусная фабрика была реорганизована в акционерное общество. Независимость Латвии привнесла заводу только проблемы – в таком количестве микроавтобусы новому государству были не нужны. Их было много даже для всей Прибалтики. Не нуждались в «рафиках» и Европа, причем даже те страны, куда они раньше поставлялись. Единственным рынком сбыта оставались Россия и страны СНГ.

В попытке расширить рынок сбыта РАФ начал выпуск различных коммерческих автомобилей: однотонных грузовиков, пикапов и развозных фургонов. Была обновлена и версия микроавтобуса. Проектировались новые модели, призванные заменить 20-летний РАФ-2203. Однако положение не удалось спасти. Цена микроавтобусов возросла, поскольку приходилось платить две пошлины: одну – за ввоз узлов и агрегатов из России, вторую – за вывоз готовой продукции. При этом качество микроавтобусов по-прежнему оставляло желать лучшего. «Рафики» не могли конкурировать с микроавтобусами-иномарками, даже поддержанными.



Микроавтобусы «РАФ» производства Рижской автобусной фабрики, используемые в службе Государственной автономной инспекции и службе скорой медицинской помощи. 1976 г.



Инженеры записывают данные в журналы в цеховой лаборатории во время определения частоты вращения на рабочих местах предприятия. Рижская автобусная фабрика. 1993 г.

Точку в судьбе РАФа поставила «ГАЗель». Потоком хлынувшие с конвейера ГАЗа в 1996 году микроавтобусы, во многом превосходившие «рафики», не оставили Рижской автобусной фабрике никаких шансов. ГАЗ не был заинтересован в сохранении конкурента. РАФ попытался создать альянс с ГАЗом для производства в Елгаве специальных версий «ГАЗели», но правительство Латвии наложило вето на этот проект. В 1997 году производство на РАФе было остановлено, годом позже завод объявили банкротом. ★

РАФ-5 и РАФ-10. Трехмерные модели. 2011 г.



В НОМЕРЕ 25

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 25

РЕКОНСТРУИРОВАННЫЙ



ЗИЛ-111Г – ЛИМУЗИН
ШЕСТИДЕСЯТЫХ ЛЕТ



ЯРОСЛАВСКИЙ
МОТОРСКИЙ ЗАВОД



ИЗ ИСТОРИИ МОТОРСКОГО
КАРБЮРАТОРНЫЕ ДВС

12+ ПОДРОБНО
ОТ АВТОМОБИЛЕЙ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ



ЗИЛ-111Г

ЗИЛ-111Г – ЛИМУЗИН
ШЕСТИДЕСЯТЫХ ГОДОВ

ЯРОСЛАВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕЙ:
КАРБЮРАТОРНЫЕ ДВС

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ