

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 44



СОВЕТСКИЙ МИКРОАВТОБУС  
РАФ-977 ДМ «Латвия»



МИКРОАВТОБУСЫ  
НА ДОРОГАХ СТРАНЫ



ЕРЕВАНСКИЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

12+

КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 44, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бузар Медиа»  
Главный редактор: Фрид Марья Александровна  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Ветская, 4/В, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Ветская, д. 4/В, стр. 2  
Адрес для писем: 127203, г. Москва, а/я 40  
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-209-72-12**

По техническим вопросам пишите на:  
info@ashet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций,  
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.  
Распространение: ООО «ТДС»  
E-mail: tds@BuzarMedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,  
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (М1).

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»  
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шейковича, д. 42-44,  
оф. 15/В, г. Киев, 01650  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Дмитрова, 5, корп. 30а, г. Киев, 03680  
Заказать подписные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел.: 067 218 57-00, 0344 496-98-83  
www.podriiska.edipresse.ua  
E-mail: podriiska@edipresse.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UK Beta 2 C

27200 Staszowice

POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержания. Воспроизведение материалов в любой  
виде, полностью или частями, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция  
Copyright © 2019 Achet Collections  
Copyright © 2019 Ашет Коллекция Украина  
Периодические издания. В каждом номере журнал  
и коллекционная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой  
частью журнала. Не продаются отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.  
Подписано в печать: 21.06.2019.  
Дата выхода в свет: 10.10.2019.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Коценок; 5 © илг-Images;  
6 (автор) © Сергей Лавруцкий/Фотобанк Лоре; (автор слева) © частная коллекция;  
(автор справа) © Алексей Гуляев/Фотобанк Лоре; 7 (автор) © Волт Юришнев/TASS;  
(в середине) © РИА Новости; (автор) © частная коллекция; 8 (автор)  
© частная коллекция; (автор) © Виль Рабье/TASS; 9 (автор) © РИА Новости;  
(автор слева) © Zhan Galibek, Oleg Sazon/TASS; (автор справа) © частная коллекция;  
10 (автор) © В. Мороз, Martin Shakhbuzayev/TASS; (автор) © РИА Новости;  
11 (автор) © В. Мороз, Martin Shakhbuzayev/TASS; (автор) © РИА Новости.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## Советский микроавтобус РАФ-977 ДМ «Латвия»

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## Микроавтобусы на дорогах страны

## ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

## Ереванский автомобильный завод

# Советский микроавтобус РАФ-977 ДМ «Латвия»

Модель номер



*РАФ-977 ДМ «Латвия» – компактный микроавтобус, рассчитанный на перевозку десяти пассажиров, – в течение 17 лет производился в Латвийской ССР на Рижской автобусной фабрике и был очень популярен в Советском Союзе.*

**М**икроавтобусы как вид автомобильного транспорта появились в Европе в начале 1950-х годов. Фактическим родоначальником класса явился немецкий микроавтобус Volkswagen Transporter (Т1).

## Первые советские

Микроавтобус Volkswagen Т1, появившийся на европейских дорогах в 1950 году, и стал прототипом первого советского автомобиля этого класса. В СССР в то время автомобилей подобного типа не было, дорожные и троллейбусные автомобили ЗИС-110 использовались в качестве служебного транспорта, маршрутных такси и карет скорой помощи. Даже и задачи по разработке конструкции микроавтобуса перед советскими автостроителями не ставилось – он появился исключительно в инициативном порядке. Генератором идеи стал главный инженер Рижской автобусной фабрики Лаймонис Клеге. В 1955 году он побывал в Женеве и там увидел микроавтобусы Volkswagen Т1, работавшие в качестве маршрутных такси. Вернувшись домой, Клеге сумел убедить директора предприятия Илью Позняка в перспективности производства аналогичных микроавтобусов.

Однако у республиканского руководства эта инициатива поддержки не нашла. К тому времени на РАФе



Советский автобус РАФ-977 ДМ «Латвия», выпускаемый Рижской автобусной фабрикой, 1970 г.

## Модель микроавтобуса РАФ-977 ДМ «ЛАТВИЯ»

Рядом с классом  
уменьшенного размера  
и компактно расположен  
рулевой механизм

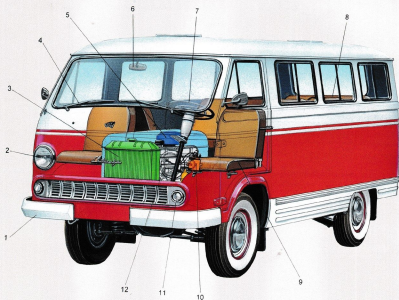
Модернизированный кузов  
с более современными  
формами окантовки лобового  
и заднего стекол

Система фидерной  
свободной компоновки

Двигатель перенесен  
переднюю ось



## Компоновочная схема микроавтобуса РАФ-977 ДМ «Латвия»



- 1 – передний бампер,
- 2 – передняя фара,
- 3 – радиатор,
- 4 – стеклоочиститель,

- 5 – воздушный фильтр,
- 6 – зеркало заднего вида,
- 7 – рулевое колесо,
- 8 – заднее сиденье пассажира,

- 9 – сиденье водителя,
- 10 – распределитель зажигания,
- 11 – подфарник,
- 12 – двигатель.

## Технические характеристики микроавтобуса РАФ-977 ДМ «Латвия»

Число мест: 11

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1615

Полная масса, кг: 2545

Габаритные размеры, мм:  
длина – 4900      ширина – 1815  
высота – 2110      база – 2700

Дорожный просвет, мм: 205

Двигатель: ЗМЗ-977, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 2045

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на 2-й и 3-й передачах

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с одноцилиндровым гидравлическим приводом включения

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребенчатый ролик

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

Подвеска задняя: зависимая, на продольных полупаллетических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические двухстороннего действия

Размер шин: 7,00-15"

Макс. скорость, км/ч: 110

Время разгона до 100 км/ч, с: -

Контрольный расход топлива: 12 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 55



Советский автобус Volkswagen Т1 во дворе автосалона в Гамбурге, 1950-е гг.

малыми партиями, практически полукустарно, на шасси грузовика ГАЗ-51 выпускались некачественные 16-местные автобусы с фанерными кузовами РАФ-251. Власти сочли, что разумнее продолжать их выпуск, особенно учитывая дефицит автобусов в республике.

Решение правительства не остановило энтузиастов, и в 1957 году с осподой на Volkswagen Transporter практически вручную был изготовлен микроавтобус РАФ-10, получивший название «Фестиваль» в честь VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве. Микроавтобус, имевший вагонную компоновку, базировался на агрегатах автомобиля ГАЗ-М20 «Победа». Стальной несущий кузов вмещал десять человек. В боковых скатах крыши имелись стекла, делавшие салон необычно светлым. Посадка осуществлялась через двухстворчатую дверь в правом борту. У водителя и переднего пассажира для посадки имелись свои двери в правом и левом бортах кузова. Двигатель располагался над передней осью, между водителем и пассажиром, и закрывался кожухом. Характерный облик микроавтобусу РАФ-10 придавали расположенные фары.

Микроавтобус продемонстрировали в Москве на фестивале – дебют оказался успешным. Как результат – завод в 1958 году получил задание изготовить десять машин для перевозки делегатов XXI съезда КПСС. Это был очень важный заказ, который давал надежду на серийное производство.

Внешний вид РАФ-10 1958 года выпуска несколько изменился: новая облицовка радиатора, более традиционно расположенные фары, одностворчатая дверь вместо двухстворчатой и т. д.

Одновременно с РАФ-10 появился прототип восьми-местного микроавтобуса РАФ-8 с цельнометаллическим кузовом, заимствованным у РАФ-10 и укороченным на одну секцию, и двигателем, коробкой передач и ведущим мостом от автомобиля «Москвич-407». В серийное производство эта модель не пошла: салон ее оказался тесным, а двигатель – слишком слабым.

Под угрозой тогда оказался и серийный выпуск РАФ-10 – «Победа» была снята с производства и ориентироваться на ее агрегаты было уже нельзя. Пришлось спешно модернизировать микроавтобус применительно к агрегатной базе «Волги» ГАЗ-21. Новой машине дали имя «Латвия» и индекс РАФ-977.

## История «Латвии»

Внешне РАФ-977 ДМ «Латвия» практически не отличался от РАФ-10. Все отличия были внутри. В 1959 году началось серийное производство микроавтобуса, правда, темпы его были крайне низкими, что объяснялось скромными производственными возможностями завода, которые больше соответствовали автотранспортному, а не автостроительному предприятию.

В мае 1960 года появилась модернизированная версия РАФ-977В. На этой модели было переделано основание кузова: пол стал ровным по всей длине салона, для облегчения входа и выхода пассажиров проем служебной двери опустился ниже, появились подножки. Для придания жесткости кузову немного увеличили ширину боковых стоек за передними дверями, уменьшив ширину самих дверей. Вместо задних фонарей от «Москвича-407» стали применять две пары унифицированных фонарей ФП-100. Выпуск модели РАФ-977В продолжился до 1962 года. Общее количество изготовленных микроавтобусов РАФ-977 и РАФ-977В составило 1297 машин.

В 1961 году предприятие переключило в более просторные производственные помещения, позволившие увеличить объем выпуска и внедрить более современную технологию изготовления. Под новые возможности была разработана модификация РАФ-977Д. Трудно поверить, но над совершенствованием микроавтобуса трудились конструкторский коллектив, состоявший всего из десяти человек. Главным конструктором был Д. М. Шлекторов. Из-за отсутствия лабораторной базы опытные образцы приходилось гонять на ГАЗ в Горький. Единственным художником-конструктором



## НЕ БЕЗ НЕДОСТАТКОВ

Основным недостатком отечественного микроавтобуса была не совсем удачная расстановка по осям: большая часть массы силового агрегата, рулевого управления и массы водителя приходилась на переднюю ось. Это сказывалось на управляемости, проходимости и долговечности машины.



Модель на



Автобус VW Т1 с рекламой Coca Cola на международном выставочном форуме VW Bus Meeting в Гамбурге, 2007 г.





Фурион ЕРА3-762.  
Автомузей в Сочи, 2016 г.

на РАФе была С. В. Мирзоян, попавшая на завод в Ригу по распределению, после окончания Ленинградского высшего художественного училища им. В. И. Мухомой. Именно Мирзоян разработала хорошо всем знакомый неброский, но запоминающийся облик микроавтобуса. Впрочем, ей пришлось заниматься не только экстерьером, но и интерьером, а также разработкой символики и подготовкой рекламных брошюр.

РАФ-977Д получил панорамное лобовое стекло вместо У-образного, состоявшего из двух частей. Появилась «фирменная» узкая решетка радиатора над передним бампером, и алюминиевые молдинги на бортах вдоль «кожи» и под оконной линией, скрывавшие швы между кузовными панелями.

В процессе испытаний новые микроавтобусы побывали в Ленинграде, Москве, Горьком, Харькове, Севастополе, Киеве. В качестве машины технического сопровождения на части дистанции использовался пикап, переделанный из РАФ-977В.

Автобус РАФ-977 ДМ  
«Латвия» на II Петербургском  
параде ретроавтомобилей,  
2016 г.



## СОВЕРШЕНСТВУЯ ТЕХНОЛОГИЮ

При разработке модели РАФ-977 ДМ «Латвия» было принято решение унифицировать по ширине все боковые панели кузова и входную дверь салона. В технологическом плане это позволяло делать одинаковые заготовки секций боковин на одном станке. Тем самым сокращалось время на переналадку штампов и увеличивалось количество изготовленных деталей.

Серийное производство микроавтобуса РАФ-977Д началось в 1961 году. В 1962 году сборку РАФ-977Д попробовали наладить на автозборочном заводе в Луганске, выпущено здесь было менее 30 машин, они получили название ЛАРЗ-977 «Луганск».

В 1968 году технологические возможности предприятия позволили увеличить размеры боковых панелей и прибавить кузов от лишних оконных переплетов. Телескоп каждой стороны было всего по четыре окна вместо прежних шести, стала шире дверь в пассажирский салон. Упростилась конструкция сидений, изменилась планировка салона – мест стало 12. Усовершенствованная базовая модель получила индекс РАФ-977 ДМ.

В 1970 году на Горьковском автозаводе было завершено производство автомобиля ГАЗ-21. На смену ему пригласили новую «Волга» ГАЗ-24. Агрегаты 21-й модели продолжали поступать в Ригу, но было очевидно, что необходимо переходить к производству микроавтобуса на базе ГАЗ-24. Это стало возможно только в 1976 году, после введения в строй нового завода в Елгаве.

### Армянский вариант

В 1962 году на РАФе был изготовлен однотонный развозной фурион РАФ-977К. При его создании использовалось шасси модификации РАФ-977Д. Будучи того же размера, что и микроавтобус, эта машина имела закрытый цельнометаллический четырехдверный кузов с несущим основанием. В грузовом помещении было одна боковая и одна задняя одностворчатые двери. Предполагалось, что эта машина будет достаточно востребованной для перевозки небольших партий грузов. Однако развернуть ее производство в Риге не удалось. Одному не хватало мощностей.



Ретроавтобус ЕРА3-762 по передаче кофе  
на улице Красевска, 2015 г.



Очередная партия микроавтобусов готовится к отправке. Рига, 1972 г.

В 1965 году было принято решение организовать производство фургонов на вновь построенном Ереванском автомобильном заводе. В 1966 году в Ереване были собраны первые автофургоны ЕрАЗ-762, представлявшие собой копию РАФ-977К.

ЕрАЗ-762 оказался долгожителем – он выпускался в течение 30 лет без каких-либо существенных изменений. Машины первых пяти лет выпуска имели гладкие стенки бортов. С 1971 года появились выштамповки-фальшюкы на боковинах кузова и дверях грузового отсека (ЕрАЗ-762А). С 1976 года выпускался фургон ЕрАЗ-762Б, который получил двигатель от автомобиля ГАЗ-24. Внешне он отличался наличием трех выпуклых гофрированных полос на боковинах и задней части кузова, поперечными гофрами крыши, а также иной, более сложной выштамповкой фальшюком. Вместо бензобака от ГАЗ-21 устанавливался бак от ГАЗ-24, с более низким расположением горловины.

В 1979 года был освоен выпуск фургона ЕрАЗ-762В, внешне мало отличающегося от предыдущей модификации. Опять изменились выштамповки, появились отдельные фонари указателей поворота (число задних фонарей с четырёх увеличилось до шести). В 1980-х годах световые приборы вновь модернизировали, приведя их в соответствие с правилами ЕЭК ООН. На автофургоне появились новые, «казавские» подфарники, изменились рассеиватели задних фонарей, стали использоваться «европейские» оптические элементы фар. В конце 1980-х годов вместо двигателя ЗМЗ-24-01 стали устанавливать ЗМЗ-4021, а в 1990-х годах – УМЗ-4178. Соответственно вместо «волговского» бензобака был внедрен узловский, располагавшийся под полом слева. На части машин (особенно модификаций ВВП и ВДП) использовались алюминиевые бамперы с черными пластмассовыми закруглениями и пластмассовые облицовки радиатора. Задние фонари фургона были заменены комплектом из восьми фонарей от РАФ-22058, с соответствующей подштамповкой на кузове.

В 1988 году ереванские автомобилестроители расширили номенклатуру модификаций за счет выпуска пассажирского микроавтобуса ЕрАЗ-762ВВП. Существовала и грузопассажирская версия с частичным остеклением



и пятью местами для пассажиров (включая водителя). Пик производства автофургонов в Ереване пришелся на 1980–1990-е годы. Спрос на них был большой, а срок эксплуатации по причине низкого качества не превышал пяти лет.

Последней ереванской модификацией стал ЕрАЗ-762ВДП – пятиместный грузопассажирский пикап, появившийся в 1992 году, но это не спасло Ереванский автозавод от банкротства. ★

Автобусы «Валга» ГАЗ М 21К, «Волга» ГАЗ-22Д «Запорожцы» ЗАЗ-968А, РАФ-977ДМ «Латвия» (слева направо) перед стартом гонки ГИМ-автомобилей Gorkyclassics в Москве 2018

Автобус РАФ-10 Festival. Поздняя модификация. Трехмерная модель. 2011 г.



# Микроавтобусы на дорогах страны

*Микроавтобусы РАФ использовались в качестве служебного и туристического транспорта, как маршрутные такси, автомобили скорой помощи, в качестве передвижных лабораторий.*

С конца 1960-х годов микроавтобусы РАФ поставлялись на экспорт по всему миру: в страны социализма, в частности в Болгарию и Венгрию, на Кубу, в капиталистические страны, например в Финляндию, а также в развивающиеся, такие как Иран и Нигерия.

## *Многоликий «рафик»*

В Советском Союзе микроавтобус РАФ-977 использовался в первую очередь как маршрутное такси. В Москве, например, маршрутки позволяли быстро добраться от центра до крупных магазинов, таких как «Лейпциг», «Ядран», на окраинах города, куда еще не дотянулись линии метро. Стоит отметить, что название «Латвия» совершенно не прижилось: вплоть до массового появления «газелей» любой микроавтобус называли «рафиком». Вторым по массовости исполнением РАФ-977 был вариант скорой помощи. Конструкция салона микроавтобуса претерпела существенные изменения.

Первые медицинские микроавтобусы были изготовлены еще в 1960 году на базе РАФ-977В. По заводской документации они получили обозначение РАФ-977С. Медицинское оборудование на них было практически полностью заимствовано у ульяновского санитарного автомобиля УАЗ-450А. Комплектация салона была следующей: пара двухместных сидений вдоль левого борта, одно двухместное и одно одностороннее сидения вдоль правого борта. На перегородке крепились сиденья сопровождающего. Сложив оба сиденья с левой стороны,



Микроавтобус УАЗ-450А, 2014 г.

в салон можно было загрузить двое носилок, а сложив все сиденья по обоим бортам, – четыре носилок. Из этого описания следует, что первый медицинский вариант микроавтобуса РАФ-977 представлял собой не скорую помощь, а санитарную машину военного типа для перевозки раненых. Полноценной каретой скорой помощи стал только РАФ-977М или ДМ, который появился в 1961 году и выпускался до 1968 года. Его салон был рассчитан на перевозку двух лежащих больных. Для носилок на пол машины были сделаны специальные направляющие. Медицинскую помощь больному можно было начинать оказывать прямо в автомобиле: для этого были предусмотрены ящики для медицинского инструмента и перевязочного материала. Для медицинского персонала и сопровождающих в кузове устанавливались три откидных сиденья. Кабина водителя была отделена от

Работники у сборочного конвейера фабрики. Второй слева – директор РАФ Виктор Боссерт, 1987 г.



## ★ «РАФИК» ДЛЯ ТУРИСТОВ

С 1962 года на базе микроавтобуса РАФ-977Д (с 1968 года – ДМ) в небольших количествах стали изготавливать туристическую модификацию РАФ-977Е (ЕМ «Турист»). Эта машина предназначалась в основном для перевозки иностранных туристов и отличалась от базовой модели девятиместным салоном и отдельным местом для гида, оборудованным микрофоном. Часть крыши у микроавтобуса была раздвижной и сделана из органического стекла.





Врачи скорой помощи грузят носилки с больным в машину РАФ-1970 г.

заднего помещения перегородкой с окном из органического стекла. Автомобиль был оборудован радиостанцией АРС-2. На крыше над кабиной водителя симметрично располагались фара-искатель для поиска табличек с номером дома в темное время суток – с правой стороны, и опознавательный подсвечивающийся сигнал красного креста – с левой стороны. На базе медицинского РАФ-977 Ворошиловградским автоборочным заводом изготавливались также автомобиль централизованной перевозки крови (АЦПК).

В 1968–1976 годах выпускался аналогичный по составу медицинского оборудования микроавтобус РАФ-977ММ на шасси РАФ-977ДМ.

### Немного ностальгии

Микроавтобусы РАФ-977 появились на московских улицах в начале 1960-х годов и эксплуатировались до конца 1970-х, какое-то время одновременно с РАФ-2203. В 1964 году, например, в Москве было 18 дневных и 10 ночных линий маршрутных такси. Нумерация последних начиналась с цифры 5. Дневные маршрутные такси работали в будни с 7 до 21 ч, в выходные с 10 до 19 ч. Ночные маршрутные такси работали с 0:30 до 6 ч. В последующие годы число маршрутов возросло. Этот быстрый, хотя и самый дорогой (стоимость проезда – 15–20 коп, на длинных маршрутах даже больше) вид городского общественного транспорта был весьма востребован, поскольку рост столицы стабильно опережал развитие транспортной инфраструктуры. Например, до 1985 года добраться из центра до универсама «Прага» можно было либо автобусом – примерно за час, либо маршруткой от метро «Добрынинская» – за 20 минут. Те, кто жил на этом маршруте, выбирали первый способ, а те, кто ехал в магазин, – второй. Обычно на остановке маршрутного такси стояла очередь. «Рафик» порой приходилось ждать и 20 минут – все равно получалось быстрее, чем на автобусе. Заняв очередь, следовало прежде всего мысленно разбить впередистоящих на группы по 11 человек, чтобы понять, в какой по счету маршрутке удастся уехать. Первый в очереди на очередную маршрутку имел возможность занять пассажирское место рядом с водителем, которое считалось самым удобным. Ремней безопасности не было, поэтому приходилось держаться за металлическую ручку на передней панели, чтобы при торможении не удариться лбом в лобовое стекло. Иногда в обязанности переднего пассажира (с согласия водителя, конечно) входил прием денег от пассажиров. ★



Партия микроавтобусов для медицинских учреждений, 1972 г.

Автобус РАФ-977 ДМ «Балкан», Тропаревский завод, 2011 г.



# Ереванский автомобильный завод

*В СССР в рамках стратегии партии и правительства по развитию промышленного производства в аграрных регионах Закавказья и Средней Азии строились крупные предприятия различных отраслей промышленности.*

Создание в Армянской ССР автомобильного завода повышало престиж республики, обеспечивало поступления в бюджет, создавало рабочие места, а также способствовало росту численности рабочего класса Армении.

## Создание завода

Сейчас трудно точно сказать, было ли создание завода инициативой республиканского руководства или поступило соответствующее распоряжение сверху. Известно одно: 31 декабря 1964 года Совет министров Армянской ССР издал постановление № 1084 «Об организации в г. Ереване в строящемся корпусе завода «Автогрузчик» завода по выпуску автомобилей-фургонов грузоподъемностью 0,8–1,0 т». 10 сентября 1965 года новое предприятие получило название Ереванский автомобильный завод. В качестве производственной модели рассматривались автофургоны Рижской автобусной



## ОБЪЕДИНЕНИЕ «АВТОАЗ»

В октябре 1975 года было создано производственное объединение «АвтоАЗ», в состав которого вошли Запорожский автомобильный завод «Коммунар», Мелитопольский моторный завод, Луцкий автомобильный завод и несколько других предприятий автомобильной промышленности СССР.



Автомобили ЕрАЗ, продукция Ереванского автомобильного завода. 1969 г.



Начальник технического бюро завода Н. Чороеан (слева) и дизайнер С. Торокин. 1979 г.

фабрики либо Ульяновского автозавода, что подтверждается отправкой на стажировку в Ригу и Ульяновск 66 сотрудников будущего предприятия. Выбор был сделан в пользу рижского автофургона РАФ-977К, тем более что мощности для его выпуска в Риге не нашлось. В апреле 1966 года по полученной с РАФа документации были изготовлены два автофургона, получивших обозначение ЕрАЗ-762. 1 мая они приняли участие в праздничной демонстрации в Ереване. В течение 1966 года в строй были введены мощности, позволявшие собирать до 400 автофургонов в год. Реальное серийное производство началось в декабре 1966 года. К 1968 году мощности предприятия позволяли собирать уже до 1 тыс. машин. Автофургоны первых лет выпуска полностью соответствовали по конструкции РАФ-977К с его гладкими стенками кузова. В сентябре 1971 года был начат выпуск модернизированной модели ЕрАЗ-762 А (отличался

## ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ИЗ ЕРЕВАНА

В начале 1970-х годов наряду с РАФ, УАЗ, ВАЗ на ЕРЗе были начаты работы по созданию электромобиля. В 1974 году 26 образцов ЕРАЗ-3731 отправлялись на испытания в автомастерские Москвы.

Наиболее удобным для эксплуатации благодаря большому объему кузова был признан ЕРАЗ-3731. Из-за несовершенства источников питания работы по электромобилям были прекращены.



Производство предприятия – грузовые фургоны – на главном сборочном конвейере, 1978 г.

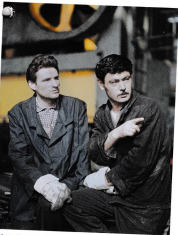
выштамповки в виде окон, которую в 1976 году сменил ЕРАЗ-762Б (добавились выпуклые боковые продольные выштамповки – ребра жесткости), а в 1979 году – ЕРАЗ-762В (выштамповки стали вогнутыми, устанавливался 85-сильный двигатель от ГАЗ-24-01). На базе последнего небольшими партиями выпускались рефрижератор ЕРАЗ-762Р, грузомассажирский (пятиместный) фургон ЕРАЗ-762ВГП (с 1988 года) и «двухкабинный» (пятиместный) бортовой легкая грузовая автомобиль ЕРАЗ-762ВДП (с 1992 года).

### Расцвет и крушение

В апреле 1982 года был выпущен 100-тысячный фургон ЕРАЗ. В 1987 году завод достиг рекордного объема годового выпуска – 16 III автомобилей. Вместе с тем ситуация, когда из ворот завода выходили автомобили, соответствующие уровню 1960-х годов, нельзя было назвать нормальной, хотя план по валу и выполнялся. Искать новые технические и дизайнерские решения на ЕРЗе начали еще в конце 1960-х годов, когда появился ходовой макет автомобиля ЕРАЗ-775. В 1970 году был изготовлен ходовой макет автофургона

ЕРАЗ-765 «Армения» (в дальнейшем – ЕРАЗ-3750), имевший по тем временам весьма футуристический дизайн. По заложенным в нем техническим решениям этот автомобиль был совершеннее РАФ-2203. В 1980 году автофургон ЕРАЗ-3750 был полностью подготовлен к серийному производству. Завод приступил к реконструкции для освоения этой модели, а также фургона-рефрижератора ЕРАЗ-3750И и микроавтобуса ЕРАЗ-5218 на ее базе. В 1984–1987 годах был реконструирован цех сборки-сварки кузовов, смонтированы сварочные линии кузова автомобиля ЕРАЗ-3750 и система подвесных толкающих конвейеров общей протяженностью до 3,5 км, завершена реконструкция прессового цеха. Эта машина могла бы стать самой успешной коммерческой моделью СССР и пойти на экспорт – конструкторы действительно постарались. Однако коммерческий транспорт одобрялся и финансировался по остаточному принципу, о переходе на новую модель и речи не шло. План по валу! И завод продолжал выпускать старенький ЕРАЗ-672.

В 1986 году автофургон ЕРАЗ-3750И с дизельным кузовом впервые в истории завода демонстрировался на международной выставке в Польше. В конце 1980-х годов завод приступил к мелкосерийной сборке новых автофургонов ЕРАЗ-3750. Полностью старую продукцию на конвейере Ереванского автомобильного завода они заменили в 1995 году. Но было уже поздно. Советский Союз распался. Большую часть комплектующих завод теперь получал из-за рубежа и по рыночной цене. Сделать свою продукцию массовой ереванцы так и не смогли – из ворот Горьковского автозавода потоком хлынули «Газели», быстро вытесняя с рынка конкурентов. На штучной сборке различных вариантов «Армения» завод (точнее то, что от него осталось) продержался до 2004 года, а потом был объявлен банкротом. ★



Рабочие Ереванского автомобильного завода, 1971 г.



Различные модификации автомобиля ЕРЗ производства Ереванского автомобильного завода, 1975 г.

# В НОМЕРЕ 45

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 45

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДЕЛТА»



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКАЯ  
«ВОЛГА»



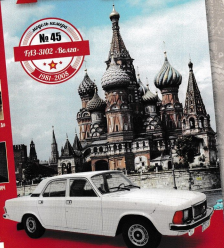
СТАТУСНАЯ ЧЕРНАЯ  
«ВОЛГА» ГАЗ-3102



ЕВГЕНИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ  
АГИТОВ

12+ ВОЗРАСТ  
ДЛЯ ПОКУПКИ

ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ИЗДАНИЕ



★  
ГАЗ-3102 «Волга»

★  
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКАЯ  
«ВОЛГА»

★  
СТАТУСНАЯ ЧЕРНАЯ  
«ВОЛГА» ГАЗ-3102

★  
ЕВГЕНИЙ  
ВЛАДИМИРОВИЧ АГИТОВ

© 2008 Издательство «Делта». Адрес: 125010, г. Москва, ул. Вольная, д. 49, стр. 2.  
Материал подготовлен для публикации. Авторские права защищены. Фотографии сделаны для данного издания.

# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ