

РИГА-ПАССАЖИРСКАЯ



Прототип РАФ-982
со стеклопластиковыми
панелями кузова, 1965 г.

РАФ-2203 – самый массовый микроавтобус СССР. Он мог стать первой серийной машиной с пластиковым кузовом и роторным двигателем. Но не стал.

Автор Сергей Канунников

Каждый взрослый человек хоть раз в жизни сталкивался с этими микроавтобусами. Они работали во многих советских учреждениях, несли нелегкую службу маршрутных такси. И все помнят самые массовые в СССР машины скорой помощи.

«Рафики» знали не только в СССР. В самом конце 1990-х я видел «под завязку» забитую «рафиками» вокзальную площадь румынского город Галац. Даже теперь замученные тяжелой жизнью, но не побежденные окончательно РАФы всплывают не только у нас, но и за рубежом, причем не самом близком. А ведь в этом году исполняется 45 лет с начала производства РАФ-2203. Возраст – солидный, достойный подробной истории.

Суслик и авангардизм

Строго говоря, завод официально никогда не назывался Рижской Автобусной

Фабрикой. Названий со времен, когда рижский авторемонтный в 1953 году стал делать кузова на шасси ГАЗ-51, было много. Аббревиатура РАФ появилась в 1954 году в сочетании с официальной вывеской «Рижский завод автобусных кузовов». А наш герой – РАФ-2203 родился на «Заводе микроавтобусов РАФ имени XXV съезда КПСС». И не в Риге, а в Елгаве.

Но за десять лет до этого, когда не только до двадцать пятого, но и до двадцать четвертого съезда КПСС было ещё далеко, в Риге на улице Дунтес на небольшом заводе с ручным конвейером собирали всего около трех тысяч (рекорд за всю историю – 3800 машин в год) микроавтобусов РАФ-977 в год. Тем не менее, желание создать нечто новое у рижан было.

В 1965 году в Риге построили прототип РАФ-982 со стеклопластиковым кузовом. Идея стеклопластика в те годы

захватила автомобильные умы по всему миру. Широко экспериментировали с ним и в СССР, а в Украине даже выпустили несколько десятков стеклопластиковых микроавтобусов Старт и их клонов – Донбасс и Луганчик.

Пластиковый РАФ-982 гоняли на показ в Москву. По дороге назад машина попала в аварию, и её повреждения послужили дополнительным аргументом против интересного, но не технологичного в массовом производстве материала.

Тем временем, директор завода Илья Позняк и главный инженер Реджинальд Баллод-Наградов задумали уговорить московское начальство на строительство нового большого полноценного завода. Микроавтобусы стране были нужны, но под новый завод желательна была ещё и новая модель, причем способная произвести впечатление, как минимум, на руководство отрасли. Дирекция РАФа пошла очень необычным для СССР путем: создала две независимые группы художников и конструкторов, которым и поручили сделать новый микроавтобус на агрегатах



Первый образец РАФ-982-I по прозвищу Суслик (Cyclon), 1967 г.



Второй вариант РАФ-982-I.

Волги ГАЗ-21. На базе Волги выпускали и серийный РАФ-977 – иного подходящего шасси в стране попросту не было.

Группа Арвидса Мейзиса в 1967-м построила два прототипа полукапотной компоновки – с разными внешними элементами, симпатичных, но вполне обыкновенных по стилистике, условно названных РАФ-982-I. На борт одной из машин прикрепили аккуратную надпись Cyclon. Машина тут же получила прозвище Суслик, которое ветераны РАФа вспоминали и через много лет.

Группа Артурса Эйсера немного запоздала: её прототип появился в 1968 году; зато пошла по совсем иному пути. РАФ-982-II получил авангардный облик с сильно наклоненной передней частью, огромными стеклами, подчеркнута резкими линиями кузова. Такую машину в качестве концепт-кара не грех было бы выставить и на международном автосалоне!

РАФ-982-II поначалу снабдили двигателем Москвича-412 и коробкой передач от УАЗа-452. Москвичевский мотор развивал, как и стандартный волговский, 75 л.с., но был современной. Но ЗМЗ делал моторы в объемах, которых хватало и для Волг, и для РАФов и для ЕрАЗов, а у Москвича вечно была проблема с нехваткой двигателей.

Опытные образцы погнали в НАМИ, где вполне предсказуемо в качестве перспективного признали более простой по дизайну РАФ-982-I. Однако рижанам

хотелось продвинуть именно футуристический автомобиль. На следующий показ в столицу пригнали уже второй, менее авангардный, но тоже вполне передовой образец РАФ-982-II, которому после многих доработок и суждено было превратиться в серийный РАФ-2203.

Строительство нового, куда более мощного завода пролоббировали с помощью медиков, поскольку именно они были особенно заинтересованы в санитарных микроавтобусах. Завод в Елгаве заложили в 1969 году, а заработал он в конце 1975-го, как раз к очередному – XXV съезду КПСС.

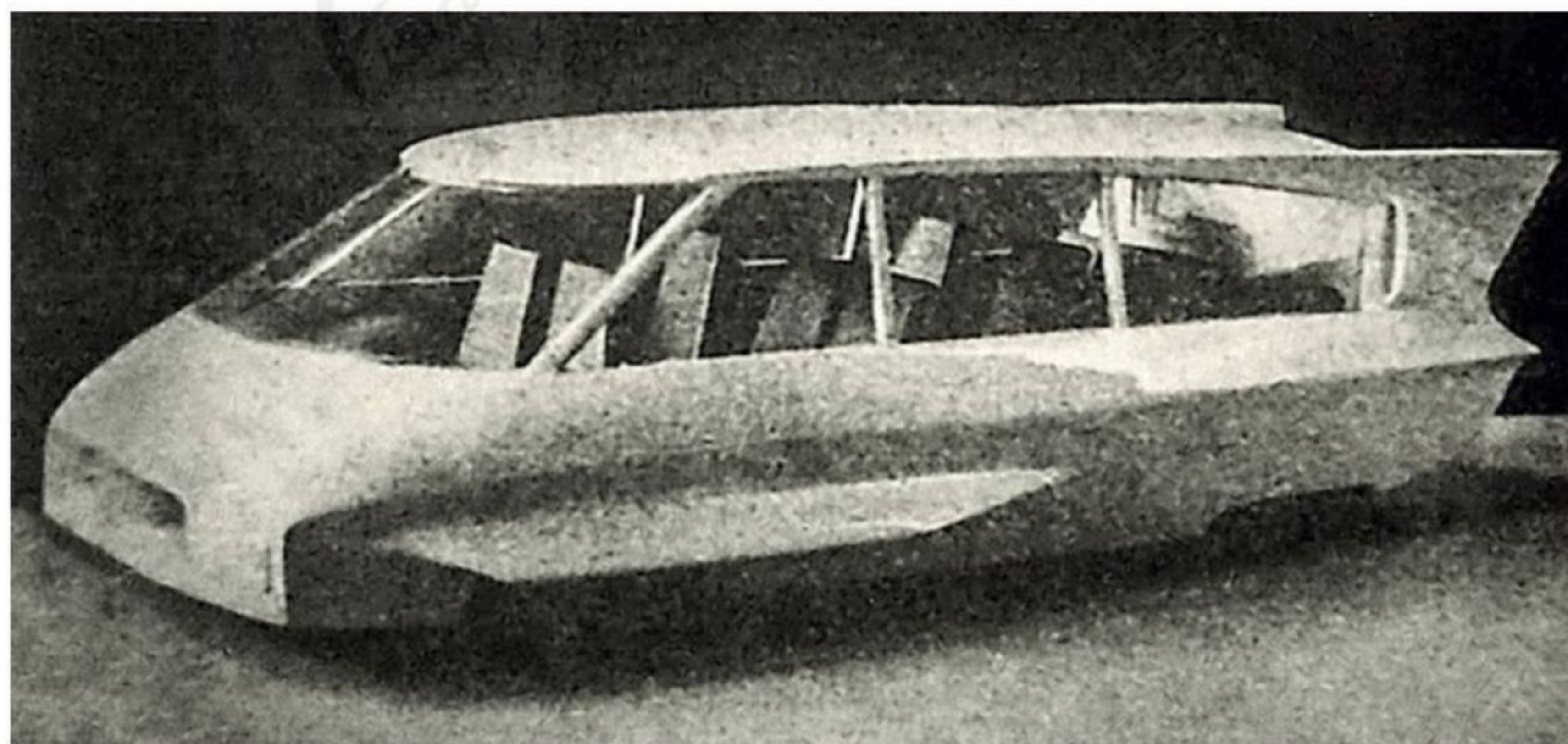
Вагон компромиссов

Выглядел РАФ-2203 очень модно – даже по европейским меркам. Но по инженерии

оказался сотканным из компромиссов, обусловленных применением серийных узлов и агрегатов.

В основе несущего кузова было мощное основание из стальных профилей, на которое монтировали пол из бакелитовой фанеры. Двенадцатиместный автомобиль получился относительно легким: снаряженная масса 1750 кг. Но полная масса микроавтобуса длиной 4940 мм и с колесной базой 2620 мм достигала уже 2710 кг! А полная масса новой Волги ГАЗ-24, поделившейся с микроавтобусом агрегатами, была 1820 кг. То есть Волга с полной нагрузкой весила примерно столько же, сколько пустой РАФ.

Значит, все узлы и агрегаты микроавтобуса подвергались повышенным нагрузкам.

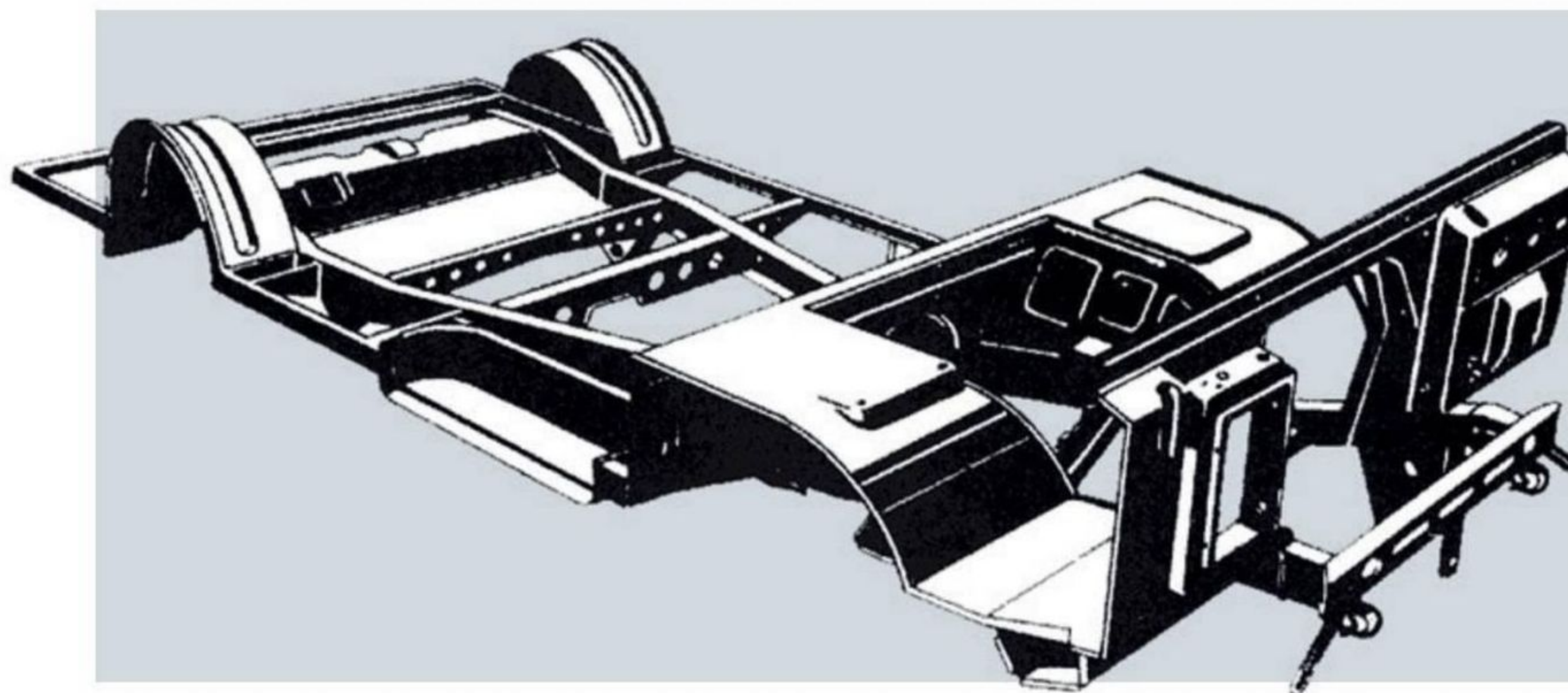


Футуристический эскиз Артурса Эйсера, 1966 год.

Авангардный образец РАФ-982-II и более приземленный вариант будущего РАФ-2203.

Первый прототип скорой помощи РАФ-22032, 1972 г.





В основе несущего кузова лежала мощная платформа из стальных профилей.



Укороченный электромобиль РАФ-2204.

Тормоза, правда, усовершенствовали – в два независимых контура с двумя главными цилиндрами вмонтировали по гидроусилителю от Москвича-412. Усилители эти, к слову, тоже великой надежностью не отличались. Даже после этого тормозная система работала на пределе. Как и перегруженная передняя подвеска. Заднюю ось подвесили на рессорах от Чайки. Колеса поставили покрупнее – с шинами 185R15.

Передняя подвеска и тормоза РАФа так и оставались постоянной головной болью эксплуатационников до конца производства. В свое время я всего этого тоже наремонтничал всласть. Зато двигателя мощностью 95 л.с. машине вполне

хватало, как и максимальной скорости 120 км/ч. По этим показателям РАФ-2203 превосходил большинство западных аналогов.

Помимо стандартных микроавтобусов, которые в частные руки не продавали, завод начал производство санитарок РАФ-22032. Их выпуск в иные годы составлял до 40% от общего объема.

Уже в 1977 году завод собрал 10-тысячный РАФ, а пик годового производства пришелся на 1988-й, когда в Елгаве сделали аж 18 тысяч машин. Завод в небольших количествах выпускал модификации для милиции и пожарной охраны. Разработали и маршрутное такси РАФ-22031, в том числе даже вариант

с электромагнитными замками двери салона, открываемой водителем. Но заводские маршрутки так и остались прототипами. А планировку в известных всем такси менял не завод, а сами таксопарки, куда приходили стандартные машины. Кстати, на таксишные нагрузки РАФ явно не был рассчитан. Заводские испытатели ворчали: использовать РАФ в такси – всё равно, что реактивный самолет для опыления полей. Но других маршруток в стране не было.

Потребности медиков повлияли на появление уже в 1979-м советско-финской модификации. Реанимобили на базе РАФ-22032 делала фирма Тамго из Тампере. Стандартный РАФ увеличили



Реанимобиль РАФ-Тамго, созданный в Финляндии.

Один из прототипов РАФ-22031 – такси.

Ранние серийные РАФ-2203 и санитарка РАФ-22032.





Пикап РАФ-2909, так называемая велосипедка.



Судейский РАФ-2911 с табло на крыше, которое как следует так и не заработало, а потому было демонтировано.

в высоту примерно на 200 мм, в результате внутренняя высота составила 1600 мм, что заметно облегчало работу медиков. Такие машины работали в СССР в небольших количествах. И это – далеко не самая необычная модификация латвийского микроавтобуса.

С током и с огоньком

Едва в прессе появились первые публикации о новом микроавтобусе, ещё не достроили завод в Елгаве, а в Риге создали уже первые электромобили. В начале 1970-х эта тема в СССР стала модной. И рижане шли в самом авангарде.

Укороченный РАФ-2204 снабдили электромотором постоянного тока мощностью 22 кВт, позволявшим развить скорость до 70 км/ч. Следом сделали шесть РАФ-2207 со стандартным кузовом, но вместимостью девять человек (батареи-то занимали много места и имели массу 630 кг!).

Чуть позже – усовершенствованный РАФ-2210. В 1982 году три таких электромобили даже поработали маршрутками в Москве. Думаю, у водителей они восторга не вызывали. Зато опыт постройки электромобилей пригодился в олимпийском 1980 году.

Для московской Олимпиады спецавтомобили делали несколько заводов, но РАФ, пожалуй, больше других. Тогдашний начальник бюро спецавтомобилей Юрис Пенцис рассказывал, сколько мороки было с олимпийскими модификациями, ведь их сделали почти полтора десятка – самых разнообразных.



Олимпийский РАФ-2907 из Рижского Мотор-музея.

Микроавтобусам РАФ-2907 с необычной бело-золотой окраской выпала самая почетная миссия: сопровождать олимпийский огонь. Поскольку машине большую часть пути предстояло ехать со скоростью пешехода, на неё поставили увеличенный радиатор и электровентилятор. Разумеется, изменили салон, где везли периодически заменяемые факелы и даже резервный олимпийский огонь.

Для сопровождения велогонок спроектировали пикап с двойной кабиной РАФ-2909 – пожалуй, первый подобный автомобиль в стране. Сзади на кузов крепили велосипеды. Такие машины для сборной СССР делали и позже. А потом – в перестроечные годы даже продавали всем желающим.

В 1980 году создали и два варианта судейских автобусов: электромобиль РАФ-2910 со второй пассажирской дверью по левому борту и РАФ-2911 – бензиновый, с распашной дверью в задней стенке.

Сделали также люксовый РАФ-2908 для спорткомитета СССР и медицинскую лабораторию РАФ-2913. Для олимпийской деревни изготовили автопоезда: тягач РАФ-3407 с прицепами РАФ-9225 и РАФ-9226. Тягач проектировали на работу с тремя прицепами, но третий машина уже не тянула, ведь мотор был стандартным. Тормоза стояли лишь на задней оси тягача, причем пневматические с камерами от КамАЗа. Аналогичные поезда позднее работали в парках (в частности, на ВДНХ в Москве), а один даже сохранился в Риге.

Без двух тридцать восемь

Последняя версия микроавтобуса, которую делали до остановки завода и которую принято называть РАФ-22038, строго

Тюнингованный микроавтобус каунасской фирмы Service-RAF.



ТЮНИНГОМ ПО ПАССАЖИРАМ

В перестроечные времена РАФики, как и легковые машины, тоже попали в руки умельцев. Из микроавтобусов обычно делали так называемые люкс-купе. Литовская фирма Service-RAF предлагала несколько вариантов автомобилей с пластиковыми деталями кузова. В том числе – пикапы с двойной кабиной и люксовый автобус. Пробовали соорудить даже школьный автобус с удлиненной базой. По заказу на машины ставили дизели Andoria.



Прототип удлиненного школьного автобуса.

НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Среди самых редких машин, сделанных в Латвии – электрические микроавтобусы с уменьшенной на 100 мм шириной. Говорили, что их предназначали для эксплуатации в московских подземельях. Один из таких РАФов уже, правда, с бензиновым двигателем окончил свои дни во дворе НТЦ на улице Дунтес. Сохранились эскизы интерьеров секретных машин, созданных в Бюро спецавтомобилей.



говоря, носила индекс 22038-02. Эти «минус 02» свидетельствовали: модель временная, настоящая модернизация – впереди. Но ещё в 1987 году начали выпуск показанного ранее на выставках РАФ-2203-01. Основные изменения: модернизированный 98-сильный мотор, иные подфарники, передние двери без форточек.

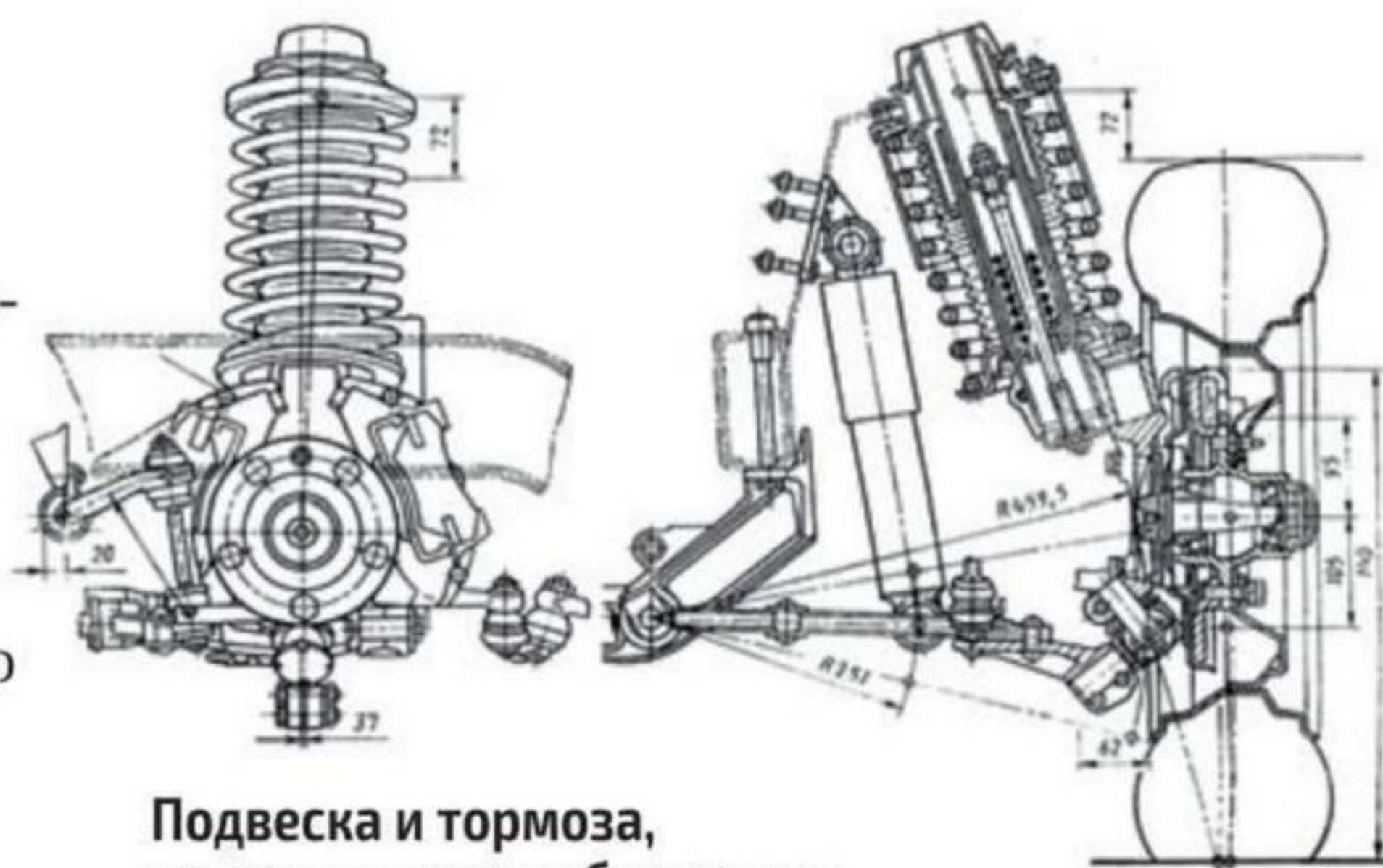
Рижане задумали куда более коренные изменения, и нашли единомышленника в НАМИ – инженера Владимира

Миронова. Именно он создал простую и надежную переднюю подвеску с направляющим аппаратом из двух вставленных одна в другую труб и амортизаторами, упирающимися верхними концами в кузов – некое упрощенное подобие стоек McPherson. Подходящих для РАФа стоек подвески в СССР не было, а делать их специально для относительно небольшого завода никто бы не разрешил.

Подвеску, разработанную Мироновым, тут же прозвали Мак-Мирон. Миронов же вместе с главным конструктором РАФа Иваном Данилкиным продвигали и коренную модернизацию тормозов. На опытные микроавтобусы ставили по два нивовских суппорта на каждое переднее колесо и вакуумный усилитель вместо гидровакуумных.

С новой передней подвеской улучшилась не только надежность, но и управляемость машины. Но серийные микроавтобусы так и не получили ни подвеску Мак-Мирон, ни дисковые тормоза. А ведь экспериментировали ещё и с более современными двигателями – впрысковым ЗМЗ-4062, дизелями Andoria и Peugeot. И даже... с роторным мотором.

В 1985 году, согласно министерской программе внедрения роторных двигателей на автомобили разных заводов, на обычный микроавтобус и санитарку поставили двухсекционные 140-сильные агрегаты ВАЗ. Такой микроавтобус планировали для 9-го управления КГБ, занимающегося охраной первых лиц государства, санитарку – для 4-го управления



Подвеска и тормоза, которые должны были стать серийными на РАФ-22038. Но не стали.

Минздрава, лечащего этих самых лиц. На машину установили радиатор от ГАЗ-53. В салоне между сиденьями исчез высокий капот, что даже побудило министерских начальников предложить поставить там ещё одно кресло. Только этого перегруженной передней подвеске РАФа не хватало!

Первые же выезды показали, что стандартная коробка ГАЗ-24 для ротора абсолютно не годится, поэтому изменили передаточные числа. Слегка ошалевший испытатель Юрис Сникерис после первой поездки прорычал: «На третьей – 140! Дальше – страшно!».

При замерах динамики роторного РАФа на полигоне приходилось поначалу связывать веревкой верх передних дверей – на 160 км/ч они начинали оттопыриваться, как уши! Потом двери усилили. Тему ротора на РАФ-22038 вскоре закрыли, но одна из машин ещё некоторое время работала на заводе, а потом и в руках того самого испытателя – Юриса Сникериса. Тем временем, РАФ стал первым



Модернизированный РАФ-22038.



Прототип РАФ-2321 для перевозки инвалидов.

С точки зрения современной пассивной безопасности РАФ – это ужас. Ноги водителя и переднего пассажира защищены лишь тоненькой стеночкой. В модернизированном РАФ-2203-01 стояла волговская комбинация приборов.

Автопоезд с тягачом РАФ-3407 и вагонами РАФ-9225 и 9226.





Заводская скорая с высокой крышей – РАФ-2915.

Бортовой грузовик РАФ-33111 грузоподъемностью 800 кг.



Инкассаторских Labbe с узлами РАФ во Франции сделали всего 62 штуки.

в СССР заводом, где трудовой коллектив выбрал директора – Виктора Боссерта. В 1991 году завод превратился в акционерное общество. Боссерт санкционировал разработку принципиально новых моделей. Но о них со временем поговорим отдельно.

А пока – на рубеже 1990-х – с падением спроса и стремительного разрыва связей между республиками СССР, в Латвии для сохранения сбыта лихорадочно создавали самые разные модификации. Например, санитарку с высокой крышей – РАФ-2915, а на её базе микроавтобус для инвалидов РАФ-2921. Надежды возлагали и на бортовые грузовики с одинарной и двойной кабинами. Но грузоподъемность составляла всего 750–800 кг,

а управляемость и поведение при экстренном торможении порожней машины с легкой кормой и перегруженным передком служили поводом для недоброго юмора испытателей.

Инженеры стали уходить с завода в начале 1990-х. А одним из заключительных и по-своему забавных эпизодов этого времени стал конкурс на инкассаторский автомобиль на базе РАФ-22038. Участвовали семь фирм, победила французская Labbe – злые языки говорили, что в связи с визитом Жака Ширака в Москву. Первые серийные отечественные фургоны для перевозки денег, которых в отличие от всего остального, в стране сразу стало как-то очень много, проработали, понятно не долго.

Завод создал шасси для специализированных кузовов, специальную версию для полиции, а под конец планировали даже делать удлиненные Волги ГАЗ-3102 и бортовые Газели с двойной кабиной. В Нижнем Новгороде таких тогда ещё не делали. Что получилось в итоге, все знают.

Завод нынче заброшен, а вот микроавтобусы РАФ не забыты. Их ищут, реставрируют, коллекционируют, ставят в музеи.

Учитывая количество вариантов и модификаций, созданных за четверть века конвейерной жизни микроавтобуса, работы у поклонников некогда знаменитой советской латышской марки – непочатый край.

ЗР

ЗАГРАНИЧНЫЕ КОЛЛЕГИ

Семейства грузопассажирских автомобилей, в том числе и микроавтобусы – аналоги РАФ-2203 выпускали многие крупные фирмы.

Volkswagen Transporter T2 (1967–1979 гг.)

Двигатели бензиновые 1,6–2 л, 61–71 л.с. Полная масса – 2250 кг.

Ford Transit Mk1 (1965–1978 гг.)

Двигатели бензиновые 1,5–1,7 л, 75–83 л.с., дизель 2,3 л, 70 л.с. Полная масса – до 3250 кг.

Renault Estafette (1959–1980 гг.)

Двигатели бензиновые 0,8–1,2 л, 32–54 л.с. Полная масса – 1800 кг.

Skoda 1203 (1968–1997 гг.)

Двигатели бензиновые 1,2–1,4 л, 47–57 л.с. Полная масса – 2200 кг.



Volkswagen Transporter T2



Ford Transit Mk1



Renault Estafette



Skoda 1203