

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 47

СССР



РАФ-977ДМ «ЛАТВИЯ»

МАЛЕНЬКИЙ АВТОБУС ДЛЯ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ
ПО СОБСТВЕННОМУ СЦЕНАРИЮ
ВОЙНА С КЛОНАМИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №47, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.
ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

- Обложка: ООО «Де Агостини»;
 - 2: ООО «Де Агостини»;
 - 3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
 - 5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
 - 5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
 - 6: (верх., все) © киноконцерн «Мосфильм»;
 - 6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
 - 7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
 - 7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
 - 8/13: ООО «Де Агостини»;
 - 15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
- последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Максим Шелепенков

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**Автомобиль для съемок
любезно предоставлен
Национально-патриотическим музеем
«Боевое братство»
(Московская обл., Ногинский р-н,
г. Черноголовка, с. Ивановское)**

Дата выхода в России 23.11.2010





Первый в мире микроавтобус был создан в 1951 году компанией *Volkswagen*: основой послужил заднемоторный «Фольксваген Жук». Позже подобные конструкции появились и в других странах, в том числе и в СССР.

Прибалтийский немец

Прежде чем приступить к созданию нового автомобиля, необходимо было получить специальное техническое задание: только после этого открывалось финансирование конструкторских и экспериментальных работ. В случае успеха опытных образцов по приказу свыше завод приступал к серийному производству. Все должно было подчиняться четкому плану, расписанному на несколько лет вперед, и никакая самостоятельность в этих вопросах не приветствовалась.

Но людям молодым и творческим было тесно в рамках официальных заданий, они искали возможности для самовыражения. В результате на свет появлялись конструкции, созданные в «порядке личной инициативы», со скудным финансированием и практически нулевыми шансами на серийное производство.

Тем не менее, небольшой творческий коллектив во главе с главным инженером Риж-

ской автобусной фабрики (РАФ) Лаймонсом Клеге и конструкторами Я. Оситис и Г. Силс задумал создать отечественный микроавтобус на агрегатах «Победы». Эта инициатива была поддержана директором РАФа, но «в верхах» считали, что стране нужны не маломестные микроавтобусы, а вместительные автобусы для пригородного сообщения и служебного пользования, выпуском которых и занимался РАФ. Правда, из Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) в Ригу для детального изучения все же направили тот самый первый микроавтобус *Volkswagen Type 29*.

Помогло ли это рижским конструкторам, судить сложно. У немецкого образца оппозитный двигатель компактно располагался сзади, вместе с коробкой передач и приводами на задние колеса. У советского микроавтобуса сохранялась классическая компоновка агрегатов, полностью заимствованных у ГАЗ-М20 «Победа». Посколь-

ку компоновка машин была совершенно разной, отличались и планировка салона, и силовая схема несущего кузова, и распределение масс по осям. Все это приходилось учитывать при разработке новой машины. К тому же микроавтобус РАФа получился габаритнее, что еще больше усложняло задачу инициаторов проекта.

У немецкого и советского микроавтобусов можно найти и нечто общее: например, боковую пассажирскую дверь у РАФа сделали распашной двустворчатой, в точности как у *Volkswagen*. Правда, вскоре дверь поменяли на одностворчатую. А вот дизайн рижские конструкторы копировать не стали и правильно сделали! Благодаря этому теперь редко кто вспоминает о том, что прототипом для советского микроавтобуса послужил *Volkswagen*. Хотя первые попытки рижан найти собственное лицо для своего микроавтобуса не назовешь удачными: близко посаженные фары, хромированная решетка из частых, тонких горизонтальных брусьев.



Опытный микроавтобус РАФ-10 «Фестиваль»



Микроавтобус РАФ-977 «Латвия»

Первый опыт

Прототип отечественного микроавтобуса закончили собирать в 1957 году: новинка получила название «Фестиваль» в честь Всемирного фестиваля молодежи и студентов, проходившего в тот год в Москве.

Вскоре перешли на выпуск нового легкового автомобиля ГАЗ-21 «Волга», и уже летом 1958 года на ВДНХ была показана обновленная версия РАФ-10 «Фестиваль» на агрегатах «Волги» и с доработанным кузовом. Инициатива рижан получила неожиданную

Первые десять РАФ-977 построили в декабре 1958 года в канун XXI съезда КПСС. Можно считать, что с этого момента в СССР началось производство микроавтобусов, хотя и в ограниченном количестве. Недостатков у отечественного микроавтобуса хватало. Прежде всего, это не совсем удачная развесовка по осям: большая часть массы силового агрегата, рулевого управления и веса водителя приходилась на переднюю ось. Это сказывалось на управляемости, проходимости и долговечности машины. Кроме того, ранние «Латвии» были низкого качества, поскольку их производство велось практически «на коленке» в стесненных условиях, на универсальном оборудовании, по технологиям авторемонтного завода, каким собственно и являлся в то время РАФ. Попытки исправить конструктивные недостатки были предприняты при первой модернизации в 1960 году, после чего микроавтобус стал называться РАФ-977В «Латвия», но кардинально проблема с выпуском не была решена. Растущая по-

К концу 60-х годов микроавтобусы РАФ экспортировались на Кубу, в Иран, Болгарию, Венгрию и Финляндию

Сварной цельнометаллический несущий кузов имел вагонную компоновку (без выступающего вперед капота) и вмещал десять пассажиров: отсюда и цифровой индекс РАФ-10.

Первая опытная машина вызвала много нареканий — прежде всего, по надежности кузова. Отставала и агрегатная база. Как раз в это время на Горьковском автоза-

поддержку как в самой Риге, так и в Москве. Огромная конструкторская и экспериментальная работа, выполненная небольшим коллективом РАФа, не пропала даром. Для развития производства микроавтобусов заводу выделили необходимые финансовые ресурсы. Перед запуском в серию машину доработали конструктивно, внесли изменения в дизайн и назвали РАФ-977 «Латвия».

требность в маршрутных такси и каретах скорой помощи заставила разработчиков пересмотреть не только конструкцию автобуса, но и технологию его изготовления. Более совершенная и технологичная модель получила наименование РАФ-977Д «Латвия». С осени 1961 года ее производство развернули в Риге на новом месте, в более просторных и современных цехах.

Новая ступень

Очередной виток модернизации «Латвии» пришелся на 1968 год. Серьезные нарекания вызывали вентиляция, отопление, дизайн салона, расположение пассажирских кресел. Но главное, от завода требовали ежегодного увеличения объемов выпуска, а его производственные мощности были уже практически исчерпаны. И тут в голову конструкторов пришла простая мысль: унифицировать по ширине все боковые панели кузова и входную дверь салона. В технологическом плане это позволяло делать одинаковые заготовки секций боковин на одном штампе. Тем самым сокращалось время на переналадку штампов и увеличивалось количество изготавливаемых деталей. Кроме того, уменьшилось количество стекол.



РАФ-977Д «Латвия»



РАФ-977Д приобрел современный внешний вид и внутреннее оформление и в то же время сохранил сходство с самым первым «Фестивалем» — с каждой стороны салона было по пять небольших боковых окошек. Первое время в скатах крыши РАФ-977Д стояли верхние дымчатые стекла — такова была автобусная мода второй половины 50-х — начала 60-х годов, но в 1965-м от застекленных скатов отказались ради упрощения конструкции и увеличения жесткости крыши.

Габариты модернизированной машины, названной РАФ-977ДМ, остались прежними. За счет новой планировки салона количества посадочных мест увеличилось до одиннадцати (десять пассажиров и водитель). Производство РАФ-977ДМ и его модификаций продолжалось до конца 1975 года, когда им на смену пришли новые микроавтобусы РАФ-220З, выпуск которых начался на вновь построенном заводе в Елгаве, пригороде Риги.

Параллельные пути

Попытки выпускать дефицитные микроавтобусы на собственной производственной базе предпринимались не только на Рижском автобусном заводе. По некоторым данным, не подтвержденным официально, еще до появления РАФа опытный микроавтобус на агрегатах «Победы» построили на Борисовском авторемонтном заводе (БАРЗ) в Белоруссии, где в свое время был выпущен один из первых автобусов вагонной компоновки на шасси ГАЗ-51. После первых успехов у РАФа появились последователи например, Луганский

авторемонтный завод. Используя РАФ-977Д как прототип, в 1962 году на заводе построили несколько собственных образцов, а на следующий год развернули мелкосерийное производство микроавтобусов ЛАРЗ-977 «Луганск», которые представляли собой слегка перелицованный РАФ-977Д «Латвия». К сожалению, в это же время завод был перепрофилирован на производство медицинских автомобилей и передвижных жилых городков для строителей, поэтому изготовление микроавтобусов в Луганске пришлось прекратить (было выпущено всего 300 экземпляров). Но большинство «экспериментаторов» старались идти своей дорогой и разрабатывали собственные конструкции. Кто-то ограничивался установкой автобусных кузовов на готовое рамное шасси УАЗ-450 и УАЗ-452, а кто-то проектировал микроавтобусы с несущим основанием под агрегаты «Волги» (что было сложнее в несколько раз). Среди последних наибольшую известность получил микроавтобус «Старт» со стеклопластиковым кузовом производства Северодонецкой авторемонтной базы,



Микроавтобус ЛАРЗ-977 «Луганск»

А в это время...

1969 год

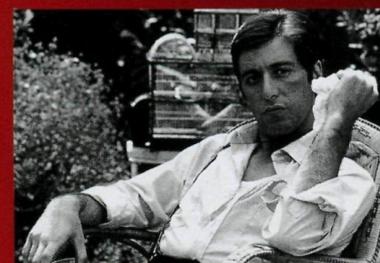


11 июня в Москве открылся Первый международный конкурс артистов балета. Председателем жюри была великая русская балерина Галина Уланова. На фото: лауреаты конкурса, завоевавшие первые премии и золотые медали (слева направо) Михаил Барышников, Патрис Барт и Франческа Зюмбо (Франция), Нина Сорокина и Юрий Владимиров.

1971 год

25 сентября в Бресте был открыт мемориальный комплекс в память о защитниках Брестской крепости. Мемориал, куда входит Вечный огонь, трехъярусный некрополь и музей обороны, построен по проекту архитектора А. П. Кибальникова.

1972 год



24 марта состоялась премьера фильма «Крестный отец» режиссера Фрэнсиса Форда Coppola по роману Марио Пьюзо. Фильм, получивший три премии «Оскар», занимает вторую строчку в списке лучших фильмов за всю историю американского кинематографа.

«Дела сердечные» (реж. А.Ибрагимов, 1973 год)

«Одно ночное дежурство стоит года жизни...» — жалуется медсестра Наташа, засыпая на диване подстанции скорой помощи. Тридцать третья бригада — врач-кардиолог Евгений Павлович, фельдшер Лига, шофер Борис Иванович и Наташа — только что вернулась от очередного пациента. Ночь выдалась жаркой: один вызов за другим. Каждый больной — своя история, порой счастливая, иногда трагическая. Между вызовами — обычная жизнь: Лига готовит на всех ужин, доктор играет с коллегой в шахматы... Но вот раздается очередной телефонный звонок — и шахматная партия остается недоигранной, а ужин доедает другая бригада. «Тридцать третья» снова мчится на своем белом РАФе с оранжевым маячком по дождливой ночной Москве — спасти чье-то сердце.



Микроавтобус РАФ-977ДМ «Латвия»

который выпускался в небольших количествах в течение нескольких лет. Ревностное отношение чиновников Минавтопрома к подобным проектам, а следовательно, и сложности с получением комплектующих с автомобильных заводов, очень быстро поставили крест на таких инициативах. Но нельзя сказать, что министерство сидело сложа руки — производство микроавтобусов РАФ, которым было отдано предпочтение, наращивалось

год от года. А дефицит в какой-то мере компенсировали поставляемые по линии Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) польские микроавтобусы *Nysa*. Не стоит забывать, что у РАФа существовал еще один «клон», правда для перевозки грузов. В 1962 году на РАФе сделали опытный образец фургона РАФ-977К на базе своего микроавтобуса. Городские развозные грузовички грузоподъемностью до одной тонны в Советском Союзе были

не меньшим дефицитом, чем микроавтобусы. Только Рижская автобусная фабрика едва справлялась с планом выпуска уже освоенной продукции — о каких еще фургонах могла идти речь? Тогда-то и возникла идея организовать параллельное производство фургонов на новом автомобильном заводе в Ереване (ЕрАЗ), где освоенные уже в 1966 году фургоны ЕрАЗ-762 выпускались без существенных изменений до 1993 года.



Дальние родственники



Nysa N61 (1961 год)

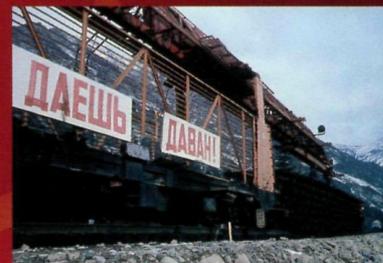
Побратимом нашей «Латвии» стал польский микроавтобус *Nysa*, производство которого началось в 1957 году. Интересно, что сначала *Nysa* выпускали тоже на агрегатах «Победы»: в то время легковой автомобиль ГАЗ-М20 «Победа» производился в Польше по лицензии. Судьба советского и польского микроавтобусов оказалась схожей. Поначалу *Nysa* почти ежегодно подвергалась серьезной модернизации. В конце 60-х годов, когда конструкция приняла более-менее устойчивый вид, выпуск значительно увеличили, и обновленные микроавтобусы *Nysa-501M* начали активно экспортироваться в дружественные страны, в том числе и в СССР. Выпуск *Nysa* продолжался до 1993 года, так же как и последнего потомка семейства РАФов фургона ЕрАЗ-762В.



Renault Estafette (1961 год)

Несмотря на успех заднемоторных *Volkswagen*, с самого начала было понятно, что подобная компоновка не лучший вариант для микроавтобусов, а тем более для фургонов: в салоне было шумно, а кроме того, практически невозможно было загружать фургон «с кормы». Правда, и классический вариант имел свои недостатки: чрезмерно перегруженный передний мост и недогруженный ведущий задний. Наиболее прогрессивной выглядела компоновка с передними ведущими колесами: силовой агрегат компактно размещался спереди, нагружая ведущие колеса и высвобождая все остальное пространство для пассажиров и груза. В 1961 году для всесторонних испытаний в СССР был куплен переднеприводной *Renault Estafette*. Он превосходно зарекомендовал себя в городских условиях, но не справился с российским бездорожьем.

1974 год



Байкало-Амурская магистраль (БАМ) одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире объявлена ударной комсомольской стройкой. 26 апреля создан первый «Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ». На строительство стали стекаться тысячи молодых людей со всех концов страны.

1975 год

1 августа подписан Заключительный акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (Хельсинкский акт), участниками которого стали СССР, США, Канада и 33 европейских государства. В акте были закреплены политические и территориальные итоги Второй мировой войны, принципы взаимоотношений между государствами и обязательства по соблюдению прав человека.

1976 год



Новый сверхзвуковой пассажирский авиалайнер «Конкорд» совместная англо-французская разработка начал выполнять первые регулярные рейсы по маршрутам Лондон–Бахрейн и Париж–Рио-де-Жанейро.



РАФ-977ДМ «ЛАТВИЯ»



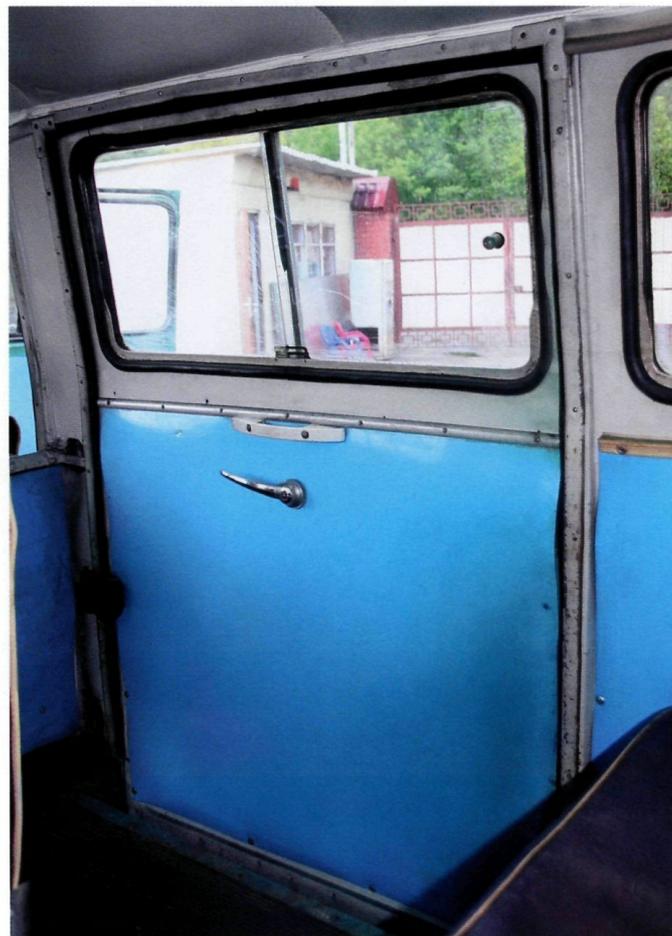
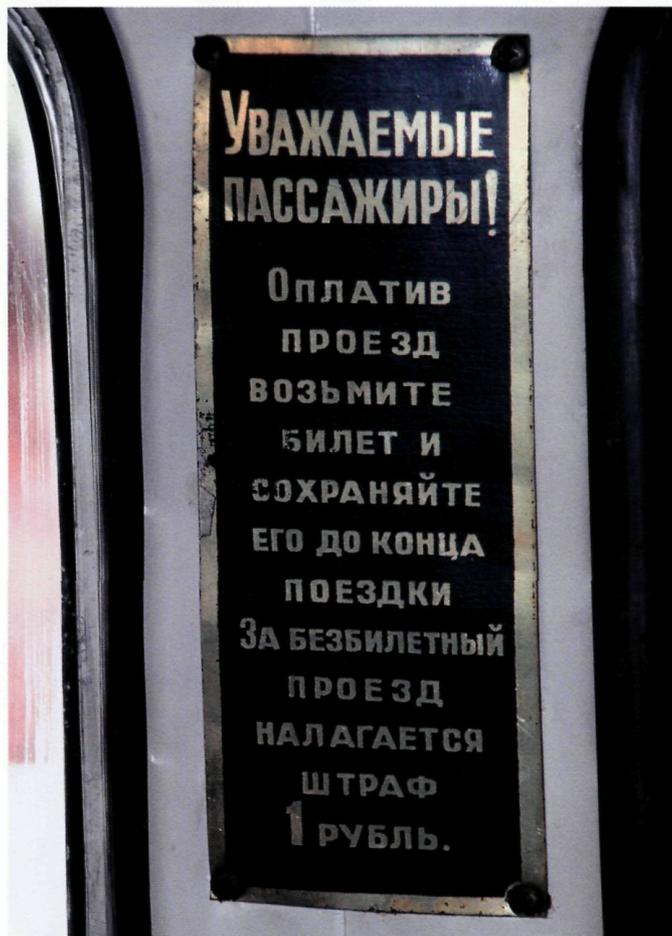


- ❶ Все двери, включая заднюю, распашные. На ранних версиях «Латвии» задняя дверь состояла из двух частей: нижняя откидывалась вниз, как борт автомобиля, а верхняя поднималась вверх
- ❷ Высоко расположенное водительское сиденье и узкое пространство для ног в нижней части дверного проема делали посадку в кабину «Латвии» неудобной
- ❸ На месте водителя — «сборная солянка»: руль от «Волги» и комбинация приборов от «Москвича»





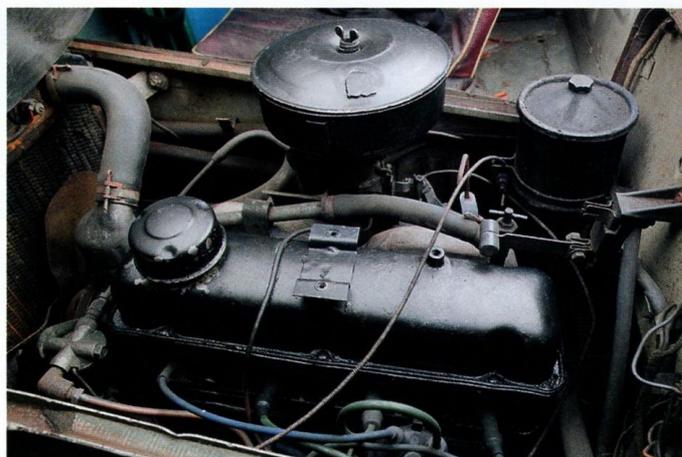
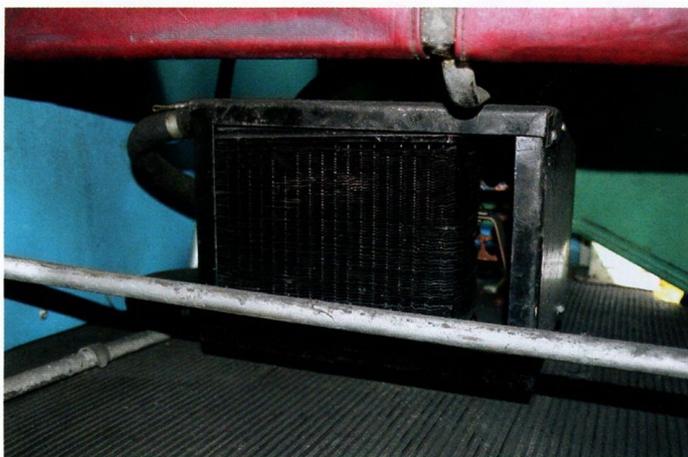
- ❶ Название машины — «Латвия» — написано на латышском языке
- ❷ Грозная инструкция по оплате проезда была в каждом маршрутном такси
- ❸ Пример удобства и минимализма: ручка и рычаг, с помощью которого открывается дверь. Сразу понятно, как открыть, и нет необходимости в поясняющих надписях
- ❹ Бесквотная вентиляция салона через люк в крыше неплохо справлялась со своей задачей, но на следующих моделях от нее почему-то отказались
- ❺ Билетные кассы самообслуживания появились на РАФах в 70-х годах: бросаешь монеты в накопитель и отрываешь билет



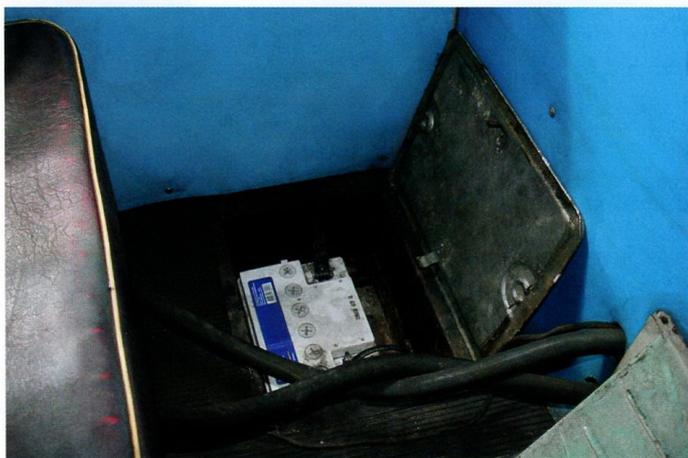
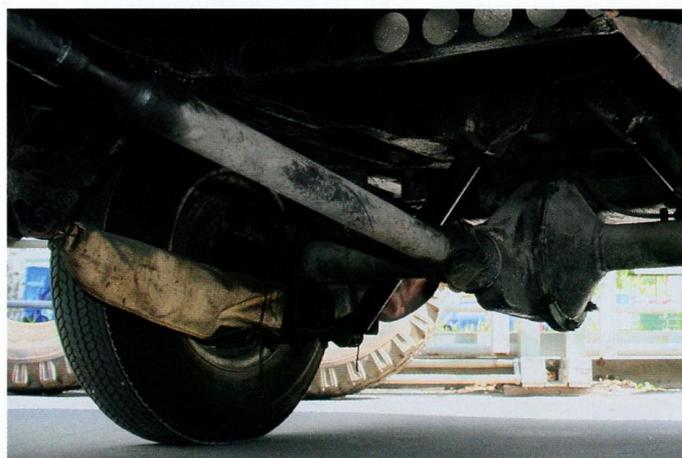


- ❶ На микроавтобусе нет задних бамперов, а задние фонари только с красными и белыми рассеивателями. В 70-х годах с этим «наследием прошлого» уже не боролись, так как на подходе была новая модель — РАФ-2203
- ❷ На передней панели отсутствовали какие-либо шумо- и теплоизоляционные материалы, а передний отопитель был рассчитан лишь на обдув теплым воздухом ветрового стекла
- ❸ В задней части машины предусматривался объемный багажник, а установленное вертикально запасное колесо закрывалось специальным кожухом
- ❹ Лючок горловины бензобака





- ❶ Дополнительный отопитель в пассажирском салоне спрятан под сиденья
- ❷ Двигатель — как на витрине: обслуживать и ремонтировать его можно прямо из кабины, что иногда очень удобно, например в дождь
- ❸ Агрегат от «Волги» находился в кабине водителя: доступ к двигателю — за счет съёмной крышки капота
- ❹ Передняя независимая пружинная подвеска практически без изменений заимствована у ГАЗ-21 «Волга»
- ❺ Интересное решение: рессоры заднего моста убраны в чехлы, чтобы между листами не попадала грязь и пыль, и они не скрипели
- ❻ Карданный вал с промежуточной поддерживающей опорой. Трансмиссионный стояночный тормоз («ручник») барабанного типа — в самом начале карданной передачи
- ❼ Отсек для аккумулятора располагался под полом, с доступом из салона. Шланги отопительной системы проложены прямо под ногами пассажиров



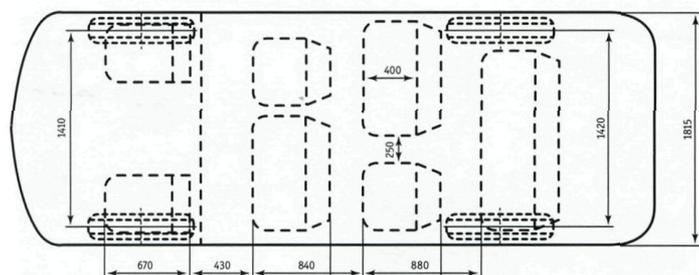
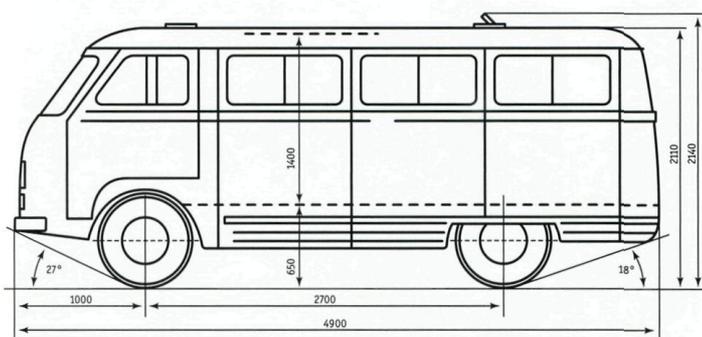


Схема автомобиля РАФ-977ДМ «Латвия»

Технические характеристики РАФ-977ДМ «Латвия»

Число мест	10
Максимальная скорость	110 км/ч
Тормозной путь со скорости 60 км/ч	23 м
Расход топлива при скорости 40 км/ч	12 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г12
Регулятор напряжения	РР24
Прерыватель-распределитель	Р119
Стартер	СТ21
Свечи зажигания	А14У
Размер шин	7,00-15
Масса, кг	
снаряженная	1675
полная, в том числе:	2545
на переднюю ось	1230
на заднюю ось	1315
Дорожные просветы, мм	
Наименьший дорожный просвет	205
Наименьший радиус поворота, м	
по колею переднего наружного колеса	6,5

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 18,2

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий передний и задний барабанные, привод гидравлический

стояночный — с механическим приводом на трансмиссию

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах

Сцепление

однодисковое сухое

Передаточные числа

I 3,115; II 1,772; III 1,00; задний ход — 3,738

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 4,55

Двигатель

ЗМЗ-977, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм 92

Ход поршня, мм 92

Рабочий объем, см³ 2445

Степень сжатия 6,7

Порядок работы цилиндров двигателя 1-2-4-3

Карбюратор

К-124

Максимальная мощность

75 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

17 кгс.м при 2200 об/мин



Если выстроить хронологию производства микроавтобусов «Латвия» первого поколения, получится следующая картина:

1958–1959 годы — РАФ-977, прямой наследник первых «Фестивалей»;

1960–1961 годы — РАФ-977В, «продукт» первой серьезной модернизации;

1961–1968 годы — РАФ-977Д с улучшенным внешним видом;

1968–1975 годы — РАФ-977ДМ, последняя базовая модель семейства.



РАФ-977ИМ «Латвия»

Первые попытки приспособить «Латвию» для медицинских целей были предприняты еще в 1960 году. Тогда карета скорой помощи была построена на базе РАФ-977В. Массовый выпуск начался в 1962 году (РАФ-977И) и продолжился после модернизации базовой модели в 1968-м (РАФ-977ДИ). В салоне кареты скорой помощи были установлены носилки и три откидных сиденья для сопровождающих. Со временем доля медицинских модификаций в производственной программе РАФа выросла до 40%.



РАФ-980ДМ/979 «Рига»

Наиболее интересной модификацией рафиков первого поколения можно считать пассажирские автопоезда «Рига». Автопоезд состоял из тягача и одного или двух прицепов и первоначально предназначался для эксплуатации на выставочных комплексах или в парках, но буквально сразу стал использоваться в качестве перронных автобусов в крупнейших аэропортах страны: в то время еще не существовало специальных вместительных аэродромных автобусов, а многоместные реактивные лайнеры уже вышли на линии «Аэрофлота», и требовался специальный транспорт для их обслуживания.



РАФ-977ЕМ «Латвия» туристический

С 1962 года на базе микроавтобуса РАФ-977Д в небольших количествах стали выпускать туристическую версию РАФ-977Е (позже РАФ-977ДЕ). Эта машина класса «люкс» предназначалась для перевозки иностранных туристов и делегаций: салон на девять человек с более удобными креслами и отдельным местом для экскурсовода (или сопровождающего), оборудованным микрофоном. Часть крыши на РАФ-977Е делали сдвижной (первое время из органического стекла), что улучшало обзор и вентиляцию в жаркую погоду.



АЦПК

На базе микроавтобуса РАФ специальной комплектации Ворошиловградский автосборочный завод (бывший Луганский автосборочный завод, который в 1962–1963 годах уже выпускал микроавтобусы по типу РАФ) с 1966 года стал производить автомобиль для централизованной перевозки крови (АЦПК) и ее компонентов со станций переливания крови в лечебные учреждения. Перевозка осуществлялась в термоизоляционных контейнерах. Сам автомобиль лишился остекления грузового отсека, сохранив цвет и внешнее оформление машин скорой помощи и проблесковый маячок на крыше.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-24-10 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

