

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 74

СССР



РАФ-22038 «ЛАТВИЯ»

ВРЕМЯ НАДЕЖД
ВЫБИРАЕМ ДИРЕКТОРА
ИСЧЕЗНУВШИЙ ЗАВОД

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №74, 2011

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.**

**Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.**

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).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»
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»

www.deagostini.ua

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

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: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (центр): 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 —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

**Благодарим за предоставленный
автомобиль Музей «Авторевю» и лично
президента (главного редактора)
«Авторевю»**

Михаила Иосифовича Подорожанского

Дата выхода в России 22.11.2011





В конце 80-х годов, в эпоху гласности, внутренние проблемы предприятий широко обсуждались в прессе. На Рижском автобусном заводе, который критиковали за низкое качество выпускаемой продукции, развернулась дискуссия о том, «как жить дальше». Обсуждение вылилось на страницы союзных газет и журналов, и неожиданно для всех РАФ оказался в авангарде перестроечных процессов, на какое-то время став «символом нового мышления».

Хуже не будет?

Рижский автобусный завод (РАФ), отстроенный заново в середине 70-х годов, был рассчитан на массовый выпуск однотипной продукции. И хотя к концу 80-х его нельзя было назвать устаревшим предприятием, и качество, и технический уровень автомобилей РАФ оставляли желать лучшего. С появлением первых кооперативов вырос спрос на технику коммерческого назначения, специальные автомобили нужны были медикам, телевизионщикам и т. д. От РАФа ожидали выпуска именно такой, наиболее востребованной продукции, но жесткие технологии не позволяли быстро перестраивать производство. Более того, в течение многих лет завод так и не смог провести модернизацию базового микроавтобуса. При этом качество выпускаемой продукции неуклонно снижалось. В 1986 году на РАФе развернулась публичная дискуссия о будущем завода: одни считали, что «будет хуже», другие — что

«хуже уже не будет». В итоге в газете «Комсомольская правда» был опубликован «талон открытого голосования» в поддержку той или иной стороны. Конфликт показал, что заводу необходимы не только новые модели микроавтобусов, но и новое руководство. Были объявлены открытые конкурсы — на лучший проект перспективного автомобиля и на пост директора. Впервые в СССР директора завода не назначали сверху, а выбирали всем коллективом! Новым руководителем предприятия стал Виктор Боссерт. Поскольку «перестроечные процессы» на РАФе вызвали большой резонанс и в прессе, и на промышленных предприятиях, руководители советского государства решили их поддержать. В 1988 году были выделены огромные средства на техническое перевооружение Рижского автобусного завода с перспективой увеличения производственных мощностей до 50 тысяч машин в год. На предприятии появился

собственный инженерно-технический центр (ИТЦ), который стал разрабатывать новые модели и модификации микроавтобусов «Латвия».

Борьба за качество

С приходом нового руководства начался период активной борьбы за повышение качества латвийских микроавтобусов. На заводе рассчитывали поправить ситуацию, запустив в серийное производство глубоко модернизированный микроавтобус РАФ-22038 «Латвия». Над модернизацией на РАФе задумывались давно. Рижский автобусный завод демонстрировал модернизированную машину еще в 1984 году на проходившей на ВДНХ СССР выставке «Автопром-84», посвященной 60-летию отечественной автомобильной промышленности, но с тех пор дело не сдвинулось с места. Ни для кого не было секретом, что серийно выпускаемые микроавтобусы РАФ-2203



Микроавтобус РАФ-22038 «Латвия» из первой промышленной партии



«Латвия» имели довольно слабый кузов, который буквально расползался после нескольких лет эксплуатации. Поэтому на РАФ-22038 конструкторы, прежде всего, попытались решить проблему усиления кузова, в том числе за счет нового элемента — низкой перегородки между салоном и передним рядом сидений, соединившей две центральные стойки кузова в единый силовой элемент в районе подоконной линии. Кроме того, были усилены оконные и дверные проемы, а задняя дверь навешивалась на наружных петлях.

На РАФ-22038 установили новый двигатель ЗМЗ-402.10 мощностью 98 л. с. (в проспектах «Автоэкспорта» значились 100 л. с.) с бесконтактной системой зажигания.

Тормозная система с отдельным гидравлическим приводом получила дисковые тормозные механизмы на передних колесах. В перспективе планировалось применить и новую переднюю подвеску колес, разработанную совместно с НАМИ.

Серьезно обновился салон. Появилась новая панель приборов с травмобезопасной рулевой колонкой, изменилась система вентиляции — на крыше установили



РАФ-22038 с увеличенной высотой крыши

форточки в задней части салона оставались только на опытных образцах и на самых первых автомобилях РАФ-22038 из небольшой промышленной партии.

Полное обновление

Несмотря на все усилия, завод никак не мог наладить производство модернизированной модели микроавтобуса. Чаще всего подводили смежники, задержи-

салона предыдущей «Латвии», оснащался уже новым двигателем, частично усиленным кузовом и алюминиевыми бамперами. На базе частично модернизированного автомобиля с 1988 года выпускалась медицинская версия РАФ-22031-01 и совершенно новая модификация РАФ-2203-02, приспособленная для работы на сжиженном газе. Газовая система питания по конструкции аналогична системе, стояв-

Полностью обновленные РАФ-22038 «Латвия» с измененной передней частью и новым салоном сошли с конвейера в 1989 году

большой аварийно-вентиляционный люк, а сдвижные стекла в боковинах кузова уступили место небольшим открывающимся форточкам у задних стоек. Правда, форточки «в серию не пошли»: небольшие

вавшие освоение новых деталей. Чтобы хоть как-то ускорить процесс, в 1987 году на конвейер поставили переходную модель РАФ-2203-01. Этот микроавтобус, сохранив в общих чертах облик и оформление

шей на ГАЗ 24-17 «Волга». Газовый баллон на микроавтобусе РАФ-2203-02 находился в кожухе-отсеке, расположенном за последним рядом сидений. Этот отсек имел естественную вентиляцию через лючок в полу кузова.

Полностью обновленные микроавтобусы РАФ-22038 «Латвия» с измененной передней частью и новым салоном начали сходиться с конвейера лишь в 1989 году. Как и раньше, самой массовой модификацией оставалась санитарная машина, только теперь она называлась РАФ-2915, а не РАФ-22031, как раньше. Завод приступил и к выпуску реанимационного автомобиля скорой медицинской помощи РАФ-2914, прообразом которого послужили реанимобили РАФ-Тамго, в ограниченных количествах выпускавшиеся в Финляндии. Эти спецмашины, созданные на базе рафиков, в финском исполнении оказались слишком дорогими — нужен был более дешевый отечественный вариант.



Опытный образец РАФ-22038 на юбилейной выставке «Автопром-84» (ВДНХ, 1984 год)



Помимо конструктивных изменений были хорошо заметны перемены во внешнем облике микроавтобуса РАФ-22038. Новая объемная пластиковая облицовка радиатора теперь объединяла в одно целое не только фары головного света, но и передние указатели поворотов. Машина обладалась новыми энергопоглощающими алюминиевыми бамперами спереди и сзади. Окна передних дверей полностью избавились от поворотных форточек, появились новые зеркала заднего вида большего размера с хорошим обзором.



РАФ-22038 «Латвия» с высокой стеклопластиковой крышей

По сравнению с линейной машиной уровень крыши у РАФ-2914 стал выше на 400 мм, что позволило медикам работать стоя в полный рост. В комплектацию реанимационного автомобиля входили вакуумные шины, ковшовые носилки, дополнительные складные носилки и баллоны для кислорода и закиси азота. В салоне устанавливалась специальная гидросистема, с помощью которой носилки с больным можно было поднять, изменить угол их продольного наклона, переместить в поперечном направлении. Гидросистема одновременно играла роль дополнительных амортизаторов. Для улучшения плавности хода на автомобиль установили несколько измененную подвеску с более длинными амортизаторами. В 1990–1991 годах ежегодно строилось до двухсот реанимобилей РАФ-2914. С использованием «высокого» кузова реанимационного автомобиля РАФ-2914 на заводе небольшими партиями выпускался пассажирский микроавтобус РАФ-2203-21,

отличавшийся от автомобиля реанимации «гражданской» окраской. Место медицинского оборудования в салоне заняли обычные пассажирские сиденья, как в базовой версии РАФ-22038.

У разбитого корыта

В результате проводимых на заводе реформ заметно улучшилось качество выпускаемой продукции. В серийное производство, наконец-то, был запущен модернизированный микроавтобус. РАФ готовился к выпуску нескольких его модификаций, разработанных в собственном ИТЦ. В 1989 году начался процесс акционирования Рижского автобусного завода, тогда же было официально зарегистрировано акционерное общество «РАФ» с уставным капиталом около 3 млн. руб., в то время как реальная стоимость завода равнялась 137 млн. руб. по ценам 1984 года. Seriously к вопросу акционирования подошли только в ноябре 1990-го, когда появился приказ

А в это время...

1989 год

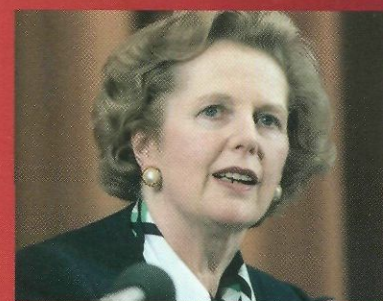
23 июня исполнилось сто лет со дня рождения одного из лучших русских поэтов XX века — Анны Андреевны Ахматовой. Это событие широко отмечалось в России и за рубежом. ЮНЕСКО объявил 1989-й годом Ахматовой. В Одессе, где родилась Анна Андреевна, был открыт памятник.

1989 год



С 15 апреля по 1 мая в Швеции проходил чемпионат мира по хоккею с шайбой. Чемпионом стала сборная команда СССР. На фото: матч СССР–Канада, силовой прием в исполнении Вячеслава Фетисова.

1990 год



28 ноября ушла в отставку «железная леди» Маргарет Тэтчер, премьер-министр Великобритании, одна из самых влиятельных женщин своего времени. Тэтчер оставила не только кресло премьер-министра, но и пост лидера Консервативной партии. В 1992 году ей был присвоен титул баронессы и герб.



Министерства автомобильной промышленности о преобразовании завода в акционерное общество. Но в тот момент сложилась очень неопределенная политическая ситуация, и министерство никак не могло договориться с правительством Латвии по условиям акционирования. Основные разногласия между Союзом и Латвией касались распределения пакета акций. То, что 51 % акций должен принадлежать трудовому коллективу, ни у кого сомнений не вызывало. Вопрос стоял об оставшихся 49 %. К началу августа 1991 года, наконец, договорились о том, что 24,5 % отойдут

Министерства автомобильной промышленности СССР полностью передавалась в собственность республики. 6 сентября 1991 года РАФ стал акционерным обществом.

В том же году Латвия получила долгожданную независимость и в придачу рыночную экономику. Цены на сырье и энергоносители сразу же подскочили, а качество и потребительские свойства основной продукции завода остались на прежнем уровне. Производство быстро становилось убыточным. Микроавтобусы РАФ, а особенно их санитарные модификации, еще

для микроавтобусов РАФ заговорили в 1985 году: тогда тоже не нашли подходящий отечественный двигатель и выбрали дизель *Peugeot*. Шесть французских дизелей успешно прошли испытания, и все же от них отказались — сэкономили валюту. Теперь же, в рыночных условиях, завод остался у разбитого корыта — отечественный дизель так и не появился, а закупать за границей импортные двигатели стало еще дороже.

В 90-х годах производство РАФ-22038 «Латвия» и его модификаций неуклонно сокращалось, пока в России не появился

После появления на российском рынке «ГАЗелей» спрос на микроавтобусы РАФ упал практически до нуля

союзному министерству и оставшиеся 24,5 % — Совмину Латвии. Только практического значения это уже не имело... После августовского путча 1991 года вышло постановление № 215, согласно которому все предприятия бывшего союзного подчинения, находившиеся на территории Латвии, переходили в собственность Латвийской Республики. Акционирование решили не приостанавливать — все равно предстояла приватизация, только доля

пользовались спросом в России и Украине, но уверенности, что спрос сохранится и дальше, не было. В это нелегкое для предприятия время генеральным директором РАФа стал энергичный Николай Самодуров. Новое руководство решило оснащать свои автомобили дизельными двигателями — в них нуждались коммерческие и экспортные модификации, но подходящего и недорогого двигателя так и не нашлось. Кстати, впервые о дизельном двигателе

прямой конкурент РАФа — микроавтобус «ГАЗель». После этого спрос на продукцию РАФа упал до нуля. Правда, у завода еще был шанс наладить выпуск востребованных моделей, пусть даже разработанных другой компанией. Но ухудшение отношений между Латвией и Россией, остававшейся основным рынком сбыта латвийских микроавтобусов, поставило точку в истории Рижского автобусного завода: в 1997 году он прекратил существование.



Серийный микроавтобус РАФ-22038 «Латвия»



Дальние родственники



Volkswagen Multivan (1985 год). *Multivan* — универсальный семейный микроавтобус, одна из версий микроавтобуса *Caravelle*. В свою очередь *Caravelle* — это, по сути, облагороженный пассажирский вариант коммерческого *Transporter* третьего поколения (*T3*), увидевшего свет в 1983 году. Он стал последним европейским автомобилем с расположенным сзади двигателем. В отличие от базовой модели, *Caravelle*, выпуск которого начался в 1985 году, получил много дополнительного оборудования: складной столик в салоне, подсветку ступенек, сиденья из замши, электрические стеклоподъемники, электрический регулятор внешних зеркал заднего вида, центральный замок, тахометр, систему очистки фар. Чуть позже появились модификации с полным приводом и кондиционером. В 1985 году была представлена и версия *Multivan*, во многом перекликавшаяся с бизнес-версией *Caravelle*. Все модификации *Volkswagen T3* выпускались до 1992 года.



Ford Transit (1986 год). *Transit* — один из самых популярных коммерческих автомобилей в мире. Фургоны и микроавтобусы *Ford Transit* второго поколения появились в январе 1986 года. Их отличала новая, почти однообъемная конструкция кузова — у предыдущих вариантов спереди был четко различимый капот. *Transit* второго поколения задали новые стандарты легких коммерческих автомобилей: даже фургоны полной массой в 3,5 тонны обзавелись односкатной ошиновкой заднего моста, а некоторые версии, в том числе микроавтобусы, передней независимой подвеской. Семейство *Ford Transit* получилось настолько удачным, что конкуренты копировали его идеи и детали — вспомним хотя бы наши «ГАЗели». В 1991 году *Ford Transit* второго поколения пережил небольшой рестайлинг. Модель выпускалась до 1998 года, в том числе и в Республике Беларусь.

1990 год

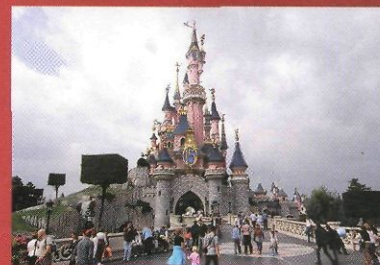


7 июля в Риме состоялся первый совместный концерт трех самых знаменитых теноров мира — Пласидо Доминго, Хосе Каррераса и Лучано Паваротти. Концерт транслировался в прямом телевизионном эфире на десятки стран.

1991 год

В феврале были упразднены военные структуры Организации Варшавского договора, а 1 июля в Праге Варшавский договор был официально расторгнут. Военный союз социалистических стран Восточной Европы просуществовал 35 лет — с мая 1955 года. Целью Варшавского договора провозглашалось обеспечение безопасности стран-участниц и поддержание мира в Европе.

1992 год



12 апреля в тридцати километрах от Парижа в городе Марн-ля-Вале открылся Диснейленд. На его территории находятся два тематических парка, развлекательные комплексы, поле для гольфа, теннисные корты, отели. Парижский Диснейленд очень популярен в Европе: его посещают в среднем 12,5 млн. человек в год.



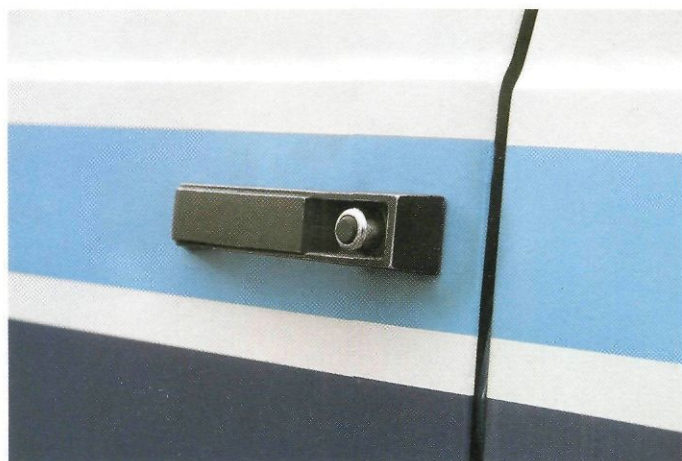
РАФ-22038 «ЛАТВИЯ»





- ❶ РАФ-22038 оснастили новой приборной панелью — более аккуратной и удобной, а кожух двигателя накрыли пластмассовым лотком
- ❷ Коробка передач находилась за спинками передних сидений. От нее тянулся длинный изогнутый рычаг переключения передач
- ❸ «Высокая» приборная панель больше соответствовала требованиям эргономики



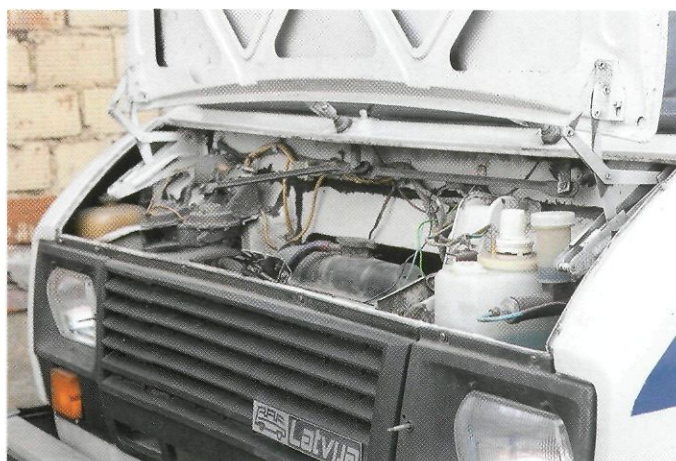


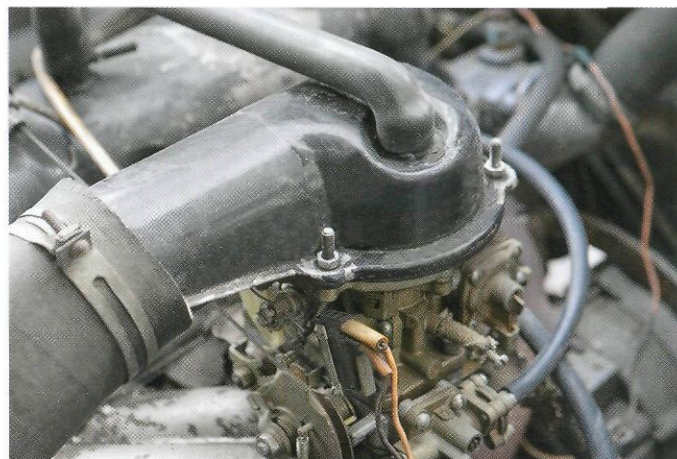
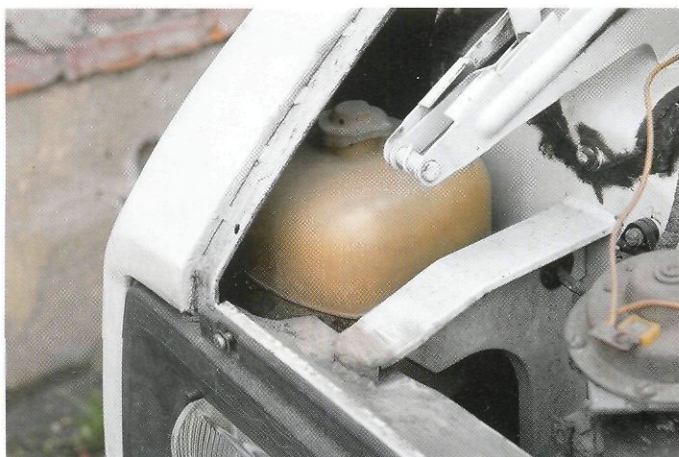
- ❶ Впервые на РАФ-22038 появился большой вентиляционный люк в крыше, который можно было использовать как запасной аварийный выход
- ❶ Внешне обновленную «Латвию» отличала черная пластмассовая облицовка радиатора, объединявшая фары и указатели поворотов
- ❶ Новые, травмобезопасные ручки дверей
- ❶ Задние световые приборы практически не менялись за все время выпуска РАФ второго поколения
- ❶ Регулируемые из салона зеркала заднего вида
- ❶ Запасное колесо устанавливалось в багажнике вертикально, с доступом через поднимающуюся вверх заднюю дверь



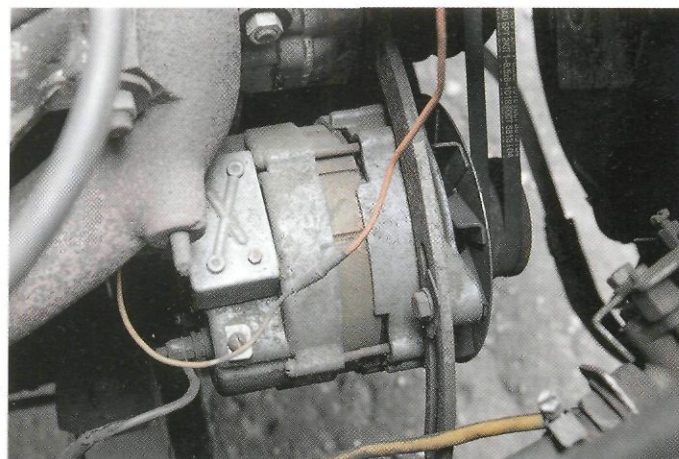


- ❶ Сзади РАФ-22038 легко можно отличить по верхним наружным петлям задней двери, прикрытым черными пластмассовыми накладками
- ❷ У РАФ-22038 относительно небольшая погрузочная высота багажного отсека
- ❸ Планировка салона у модернизированной «Латвии» не изменилась, но сиденья стали другими
- ❹ Под небольшим передним капотом — точки доступа для ежедневного технического осмотра





- ❶ В углу правого (по ходу движения) крыла располагался расширительный бачок системы охлаждения двигателя
- ❷ Под рамкой ветрового стекла — электродвигатель привода стеклоочистителей
- ❸ С левой стороны машины находилась емкость для омывающей ветровое стекло жидкости и бачки тормозной системы и гидропривода сцепления
- ❹ Двухкамерный вертикальный карбюратор. Аналогичные применялись на автомобилях «Волга»
- ❺ Под капотом — четырехцилиндровый бензиновый двигатель, изготовленный на Заволжском моторном заводе
- ❻ Генератор установлен внизу на блоке двигателя



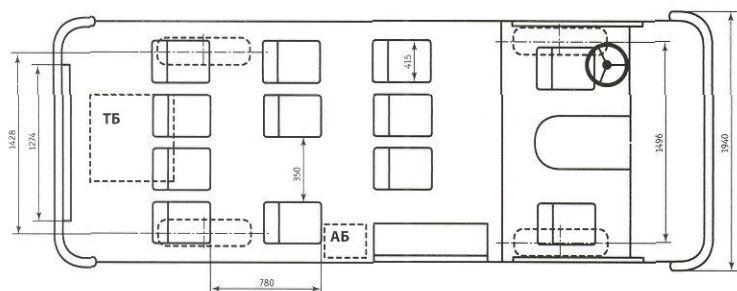
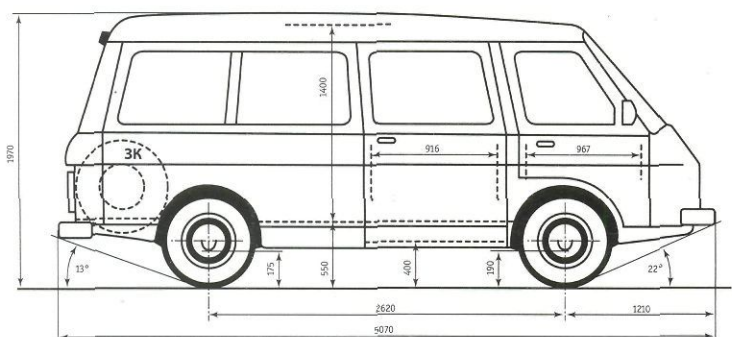


Схема автомобиля РАФ-22038 «Латвия»

Технические характеристики РАФ-22038 «Латвия»

Число мест	11
Максимальная скорость	125 км/ч
Расход топлива при 60 км/ч	11,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60-3М
Генератор	Г16.3701
Реле-регулятор	13.3702
Стартер	СТ230-Б1
Свечи зажигания	A14B
Размер шин	185/82P15
Масса, кг	
снаряженная	1815
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	190
под задней осью	175
Наименьший радиус поворота, м	
по следу наружного переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом	

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных усиленных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочие — колодочные на все четыре колеса; привод гидравлический от педали

стояночный — колодочный на задние колеса, с механическим приводом от рычага

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, синхронизированная

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Передаточные числа

I — 3,50; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

Главная передача

гипоидная; передаточное число — 3,9

Двигатель

ЗМЗ-402.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-126ГМ

Максимальная мощность

98 л. с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

180,4 Нм при 2400–2600 об/мин



Модернизированный микроавтобус РАФ-22038 и его модификации выпускались в Елгаве (Латвия) с 1989 по 1997 год. В 90-е на базе РАФ-22038 «Латвия» было создано большое количество различных вариантов и модификаций — завод пытался максимально разнообразить свой модельный ряд. Кроме того, несколько тюнинговых компаний в Латвии, Эстонии и России дорабатывали рафики под запросы конкретных потребителей, меняя комплектацию, агрегаты, увеличивая высоту салона. Нередко по просьбе клиентов до неузнаваемости менялась и внешность микроавтобусов РАФ.



РАФ-33111. Пытаясь выжить в условиях рынка, завод освоил производство грузовых коммерческих модификаций. Первенцем стал двухместный бортовой грузовик РАФ-33111 на рамном шасси с деревянной платформой грузоподъемностью в одну тонну. Серийно РАФ-33111 выпускался в 1991-1994 годах. На его базе были созданы новые варианты: РАФ-3311, бортовой грузовик с двухрядной кабиной, и РАФ-2920, промтоварный или изотермический фургон. Это были не очень удачные грузовые автомобили, созданные на базе слабого несущего кузова микроавтобуса с его постоянно перегруженным передним мостом, но другой альтернативы, кроме еще более «древних» УАЗов и ЕрАЗов, в стране тогда не было.



РАФ-2915. Самая массовая и востребованная модификация микроавтобуса РАФ-22038. До 1996 года, когда появилась горьковская «ГАЗель», другого варианта городских специализированных медицинских автомобилей в странах бывшего СССР просто не существовало. В основном за счет этой модели завод держался на плаву в 90-х годах, когда предприятие лишилось какой-либо государственной поддержки. На снимке — один из самых последних вариантов РАФ-2915-02М с высокой крышей, созданный в 1995 году. Принципиальных отличий от прежней модели скорой помощи у этого автомобиля нет, не считая более комфортных условий для работы медицинского персонала.



РАФ-2926. Используя как основу грузовичок РАФ-33111, на заводе освоили производство специальных заказных версий. Последней такой машиной стал автомобиль РАФ-2926 для перевозки покойников, созданный в 1995 году по просьбе Департамента здравоохранения Москвы. В следующем году на службу в столицу поступила партия из 21 специализированного автомобиля РАФ-2926. По признанию медиков, эксплуатировавших эту машину, она оказалась крайне неудачной, и от нее быстро отказались.



РАФ-33113. Один из редких вариантов грузовых автомобилей РАФ. Задумывая целую гамму коммерческих модификаций, на РАФе вспомнили про олимпийский пикап РАФ-2909. В отличие от «олимпийских велосипедных техничек», у пикапов РАФ-33113, выпущенных в 1992 году, не было выхода из салона на платформу. Соответственно общая вместимость кабины увеличилась до шести человек. У опытной машины был откидной задний борт, а у серийной вместо борта сделали две распашные дверки.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
БА-64**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-1455
X560-1402 NSSI
00074
9 772071 095773