

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 221

СССР
и соцстран



РАФ-977В «ЛАТВИЯ»

АВТОБУС ИЛИ ТАКСИ?
САНИТАРНАЯ ВЕРСИЯ
ЛУГАНСКИЙ ДВОЙНИК

deAGOSTINI



«Автолегенды ССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №221, 2017

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды ССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

000 «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
000 «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды ССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.
Розничная цена: 114,99 грн,
12,50 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция 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.

Представленные изображения модели
могут отличаться от реального
внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 20 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © Rawcar.com Photography;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15 :
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь

в подготовке выпуска
Александра Павленко,
Максима Шелепенкова
и Владимира Васильева



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
принимающей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенный для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 28.11.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Рижским конструкторам удалось почти невозможное в условиях плановой экономики — в инициативном порядке не только сконструировать и построить первые в стране микроавтобусы, но и запустить их в серийное производство.

Удачное начало

Первый микроавтобус РАФ-10 на Рижском заводе автобусных кузовов Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР построили в 1957 году. Машину назвали «Фестиваль» (*Festival*) в честь VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов, проходившего в тот год в Москве. В конструкции микроавтобуса использовался двигатель и другие узлы и агрегаты от ГАЗ-М20 «Победа»: трансмиссия, передний и задний мосты, рулевое управление, колеса.

Сварной цельнометаллический несущий кузов вагонной компоновки нового РАФа вмещал десять пассажиров (отсюда и наименование РАФ-10 — десять посадочных мест). Боковую дверь в салон выполнили двусторонней — явно по образцу микроавтобуса «Фольксваген». В скатах крыши установили дымчатые стекла, по четыре с каждой стороны — это уже дань моде 50-х годов. Назначение машины было определено как служебный автобус или маршрутное такси.

Первый микроавтобус, конечно же, получился достаточно сырым и вызывал много нареканий, прежде всего по надежности кузова, поэтому машину немного подправили и осенью 1957 года продемонстрировали на выставке народного хозяйства Латвии, а летом 1958 года показали на ВДНХ СССР в Москве.

В том же году было принято решение об изготовлении партии из десяти микроавтобусов «Фестиваль» в улучшенном исполнении для обслуживания делегатов XXI съезда КПСС. В связи с прекращением выпуска агрегатов легкового автомобиля «Победа» для съездовских машин пришлось использовать агрегаты нового горьковского легкового автомобиля ГАЗ-21 «Волга».

Огромная конструкторская и экспериментальная работа рижан с микроавтобусами не осталась без внимания как в самой республике, так и на союзном уровне: для развития производства микроавтобусов заводу были выделены необходимые финансовые ресурсы.

В процессе подготовки серийного производства конструкция микроавтобусов «Фестиваль» претерпела ряд существенных изменений, в результате адаптированная для массового выпуска машина получила наименование РАФ-977 «Латвия». С 1960 года Рижский завод автобусных кузовов полностью перешел на ее производство.

Под литерой «В»

Параллельно началось внедрение модернизированной модели РАФ-977В «Латвия»: по сравнению с моделью РАФ-977, она претерпела ряд принципиальных изменений, которые почти не отразились на внешнем виде. Прежде всего, в результате изменения конструкции кузова удалось создать простое в изготовлении и удобное для пассажиров основание кузова с ровным полом. Каркас основания кузова теперь изготавлялся из простых профилей, соединенных между собой точечной и дуговой сваркой без применения заклепок, а настил



Микроавтобус РАФ-977В «Латвия»



Микроавтобус РАФ-977 «Латвия»



РАФ-977В «Латвия». На фото хорошо виден люк в юбке кузова для размещения запасного колеса



Микроавтобус РАФ-977В легко отличить от РАФ-977 по стойке кузова сразу за передними дверями — на РАФ-977В она заметно шире

пола выполнялся из семимиллиметровой бакелизированной фанеры. Внешне изменились пороги машины, опустился уровень подножки пассажирской двери (395 мм от дороги).

Присмотревшись внимательно к микроавтобусам РАФ-977 и РАФ-977В, можно заметить, что шире стала стойка кузова сразу за передними дверями и поменялось местоположение запасного колеса. Если раньше колесо размещалось в специальном люке в задней части микроавтобуса, то теперь — в специальном кожухе под полом основания кузова (люк для него сделан в левом борту микроавтобуса в пределах колесной базы). Доработали и заднюю дверь: раньше ее створки открывались верх и вниз (за нижней как раз размещалось запасное колесо), а теперь створки заменили одной широкой одностворчатой дверью, открывающейся влево, что облегчило загрузку багажа, а сам багажный отсек стал более вместительным.

В модели 1960 года значительно улучшили уплотнение дверей кузова за счет применения внешнего уплотнителя из трубчатой П-образной резины и внутреннего уплотнителя с шерстяным ворсом. Полностью изменилась система вентиляции кузова: если раньше воздухозаборники размещались под козырьком ветрового стекла, то теперь для этих целей использовались три потолочных люка. Дополнительно вентиляция салона могла осуществляться через сдвижные форточки боковых окон передних дверей, а также через люк переднего отопителя.

Для подачи тепла в салон использовались два отопителя, работавшие от системы охлаждения двигателя. Передний отопитель питался притоком наружного воздуха, обогревал ветровые стекла, места водителя и пассажира на переднем сиденье; салонный создавал циркуляцию внутреннего воздуха.

В салоне устанавливались мягкие диваны с пружинным каркасом. Для естественного освещения салона служили окна в боковинах кузова (в том числе гнутые стекла в задних стойках) и окна с дымчатыми стеклами в скатах крыши. Боковые окна переднего отсека, угловые в задних стойках кузова и окна скатов крыши выполнялись из оргстекла. От кабины пассажирский салон отделялся легкой металлической перегородкой до уровня окон.

Из улучшений РАФ-977В можно отметить и усиленную переднюю подвеску — слабое место всех ранних «рафиков». Здесь



стандартные спиральные пружины автомобиля «Волга» заменили на аналогичные, но большей жесткости.

Достоинства и недостатки

Микроавтобусы РАФ-977В «Латвия» продолжали изготавливать на заводе практически кустарным способом, в старых и тесных цехах — напомним, что РАФ тогда являлся обычным авторемонтным заводом с соответствующими технологиями. Качество его продукции оставляло желать лучшего. Об этом говорит отчет о дорожных и эксплуатационных испытаниях РАФ-977В.

Испытания проводились автомобильным отделом НАМИ с октября 1961 по октябрь 1962 года в средней полосе, большей частью в Москве и на пригородных шоссе. Кроме того, были отдельные выезды в Ригу и Ленинград, проводились краткие испытания на булыжно-щебеночных дорогах в районе города Луга (Ленинградская область). Во время испытаний микроавтобус нагружался балластом (мешки с песком) до максимально допустимого веса (2370 кг). При этом нагрузка распределялась соответственно планировке салона.

Испытатели отмечали, что пассажиры в салоне удобно располагались на всех сиденьях, кроме двухместного: пассажир, сидящий со стороны прохода, не всегда чувствовал себя комфортно. К тому же конструкция одноместного откидного сиденья у самой двери выполнена так, что его невозможно было зафиксировать при закрытой входной двери.

Крайне неудачной оказалась конструкция рычага среднего вентиляционного люка — при входе и выходе пассажиры постоянно задевали его головой. Конструкторы забыли предусмотреть поручни, поэтому пассажирам не на что было опереться при входе, кроме как на грязную кромку дверного проема. Кроме того, отсутствовал поручень у переднего пассажирского места, а высота пола от уровня дороги здесь достигала полутора (550 мм). С первого раза усесться в такое кресло получалось далеко не у всех. Значительно ухудшали обзорность, да и внешний вид салона, низкого качества оргстекла в скатах крыши и задних углах кузова. А электрическое освещение салона оказалось явно недостаточным.

Эффективность вентиляции оценивалась на основании субъективных наблюдений испытателей. Замеров проводить не потребовалось, поскольку было совершенно очевидно, что система вентиляции на РАФ-977В функционирует плохо: три потолочных вен-



На РАФ-977В спереди стояли плоские ветровые стекла, а на следующей модели РАФ-977Д ветровое стекло станет единым и панорамным



Сзади на РАФ-977В ставили большую распашную дверь

тиляционных люка и две боковые форточки не обеспечивали необходимый обмен воздуха в машине уже при температуре свыше +15 °C, а отсутствие термоизоляции капота двигателя только усугубляло ситуацию, особенно в водительском отсеке.

В зимних условиях, наоборот, низкое качество уплотнений кузова не позволяло удерживать теплый воздух внутри салона. Пылепроницаемость кузова тоже зависела от уплотнителей. Не был продуман вопрос защиты от пыли и грязи двигателя и его систем.

Герметичность салона вызывала много вопросов: в щели между полом и стенками по всему периметру попадала не только пыль, но и вода с улицы. Быстро нарушалась (через 10–15 тыс. км) герметизация соединения листов крыши, в дождь вода просачивалась сквозь уплотнение потолочных люков и остекление скатов крыши. Последний дефект скорее всего был обусловлен тем, что органическое стекло реагировало на внешние температурные изменения.

Слишком высоким оказался и уровень шума в микроавтобусе, так как шумоизоляция двигателя практически отсутствовала. В салоне отчетливо слышалась работа коробки передач и заднего моста, шумела задняя подвеска, особенно при движении по булыжному покрытию.

По заключению испытателей, систему управления микроавтобусом РАФ-977В тоже нельзя было назвать удобной, хотя на первый взгляд она казалась близкой к системе управления легковым автомобилем. В длительных поездках водитель быстро утомлялся: его место располагалось в узком про-



Салон микроавтобуса РАФ-977В (передняя часть)



Салон микроавтобуса РАФ-977В (задняя часть)



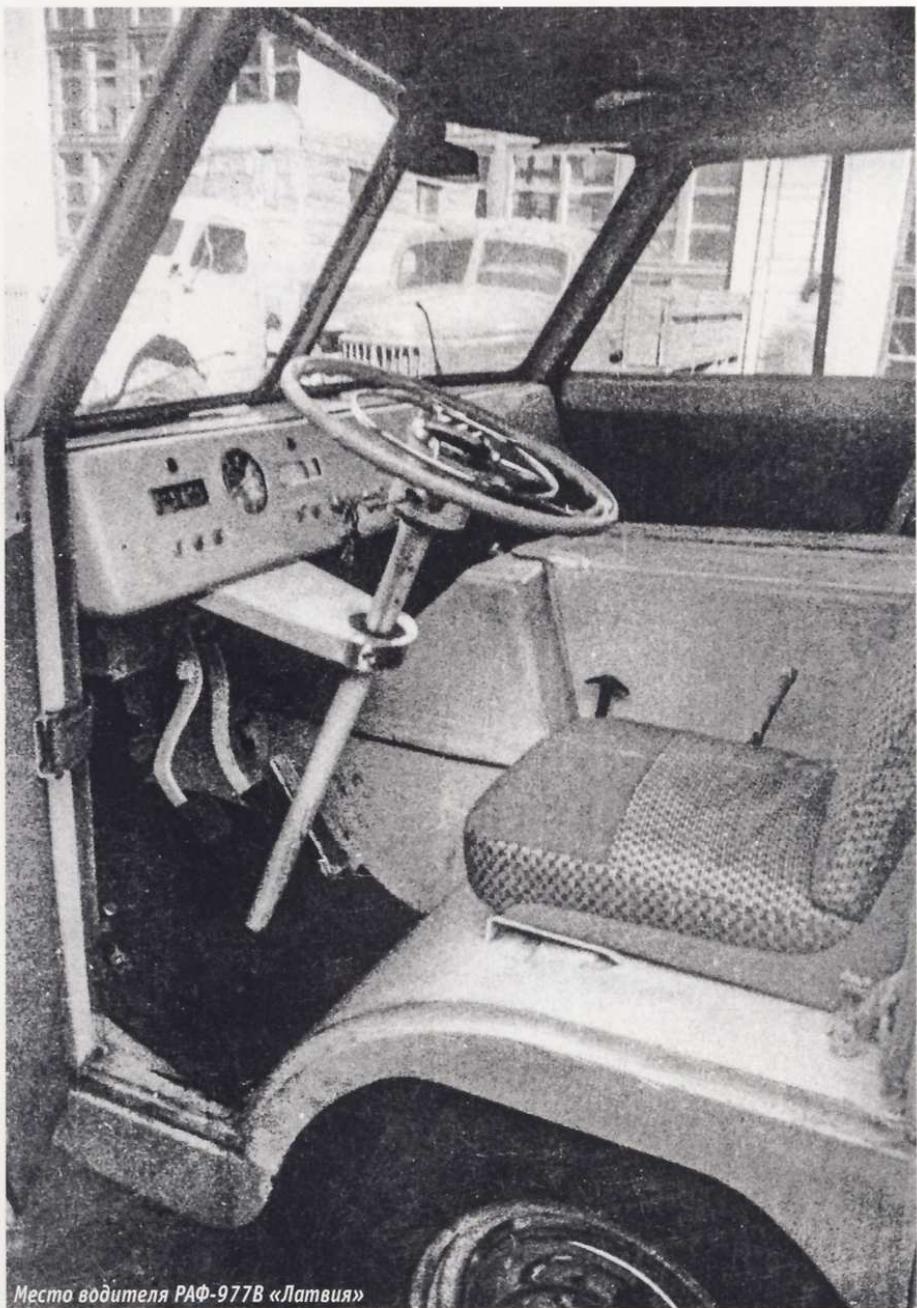
Микроавтобусы РАФ-977В «Латвия» можно было видеть на улицах значительно чаще, так как их выпуск постоянно увеличивался

странстве между левым бортом и двигателем, водительское сиденье не имело регулировок и достаточной амортизации, а расположение педали акселератора оказалось настолько неудачным, что быстро уставала нога. К тому же из-за отсутствия термоизоляции кожуха воздухоприемника радиатора колено правой ноги постоянно соприкасалось с нагревающимися частями кузова.

Неудачное положение щитка приборов приводило к тому, что в ночное время на ветровом стекле появлялись блики от подсветки щитка. Контрольная лампочка указателя поворотов на щитке перекрывалась ободом рулевого колеса. На удобстве управления отрицательно сказывалось большое передаточное число рулевого управления и неудачное расположение рычага переключения передач, который часто попадал под полы одежды водителя.



Передняя панель на РАФ-977В не отличалась изысканностью отделки и была довольно примитивной



Место водителя РАФ-977В «Латвия»

Завершала картину недостаточная обзорность с места водителя по сторонам и назад. В ненастную погоду разглядеть что-либо в боковые окна через оргстекла было очень сложно. Зеркало заднего вида, расположенное на средней стойке ветрового окна, обеспечивало только наблюдение за пассажирским салоном, а наружных зеркал на микроавтобусе не предусматривалось вовсе.

Для городских условий движения оказалась недостаточной и обзорность через ветровое стекло вверх — водителю не было видно светофоров, подвешенных над перекрестками.

Совершенно неожиданно испытатели столкнулись со сложностями при смене колес. Микроавтобус не за что и нечем было поднять — отсутствовали элементарные гнезда под домкрат, а стандартный домкрат от легкового автомобиля не подходил по размеру. Поэтому водителю приходилось придумывать для этой операции дополнительные приспособления. Непродуманным оказался и вопрос освещения моторного отсека для техобслуживания или мелкого ремонта в пути: подкапотная лампа установлена неудачно, а переносная в комплекте инструмента отсутствовала, как и розетка для ее подключения.

После пробега микроавтобуса в 8–10 тыс. км полки лонжеронов основания кузова под резиновыми буферами задней подвески получили заметный прогиб. При таком же пробеге обнаружен прогиб днища ниши запасного колеса.

Несмотря на обилие недостатков, испытательная комиссия признала, что микроавтобусы «Латвия» являются новым типом отечественного пассажирского автомобиля. Они незаменимы в качестве маршрутного такси, прокатного, экскурсионного и туристического автобуса, а также для обслуживания организаций. РАФ-977В легко мог быть переоборудован в санитарный автомобиль или фургон для перевозки до 800 кг груза. В целом микроавтобус получил положительные отзывы, а большинство из перечисленных выше недостатков были исправлены при модернизации микроавтобусов «Латвия».

РАФ-977В «Латвия» выпускался всего около года. По статистике, в 1960 году было изготовлено около 400 микроавтобусов РАФ-977В, а данных по выпуску за 1961 год найти пока не удалось, поэтому точное количество выпущенных РАФ-977В до сих пор остается неизвестным. Но в любом слу-

Продолжение на стр. 10





РАФ-977В «ЛАТВИЯ»





чае их вряд ли построили больше тысячи. Например, машина РАФ-977В, проходившая дорожные испытания, имела кузов №800 (скорее всего это сквозная нумерация вместе с моделью РАФ-977 «Латвия»).

Чтобы увеличить выпуск так необходимых стране микроавтобусов, требовалось почти полностью пересмотреть технологию их изготовления, поставив производство на поток, как это принято на автомобильных заводах.

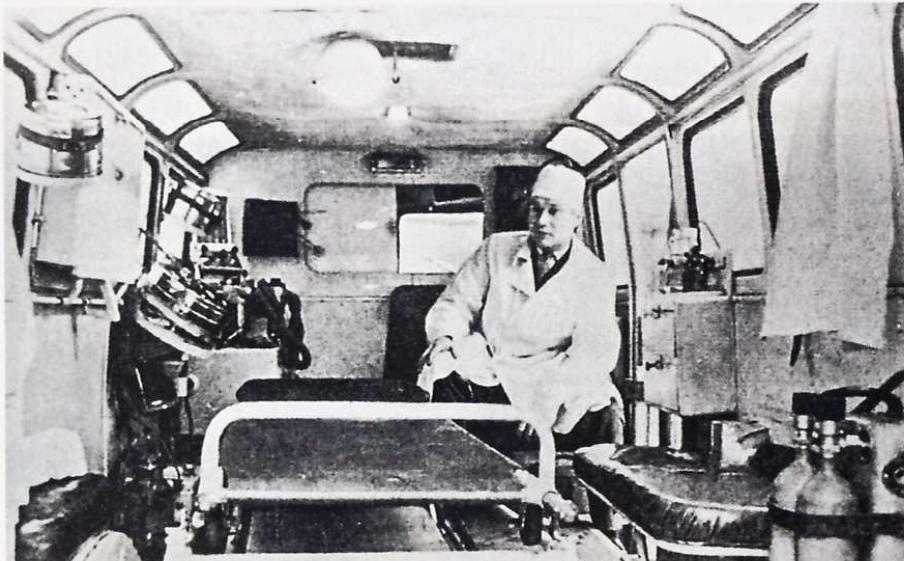
Именно для этого была разработана новая модель РАФ 977Д «Латвия», которая пришла на смену РАФ-977В. Серийное производство новых «Латвий» удалось организовать с сентября 1961 года уже в новых цехах.



При модернизации следующая модель получила наименование РАФ-977Д «Латвия»



Поскольку микроавтобус РАФ-977В «Латвия» выпускался короткий период, построить на его базе большое количество вариантов и модификаций попросту не успели. Зато был создан автомобиль скорой медицинской помощи. Можно вспомнить и украинского «войнича» этой модели под наименованием ЛАРЗ-977 «Луганск».



РАФ-977В «Латвия» санитарный

О том, что микроавтобусы «Латвия» могут стать хорошей основой для создания специализированного автомобиля скорой медицинской помощи, говорили с момента появления этой модели, но не дождавшись

таких машин от завода, на местах занялись их переоборудованием.

Дальше всех в этом деле продвинулись в Риге, где обычный микроавтобус РАФ-977В переоборудовали в реанимационный автомобиль. В кузове установили пере-

Несколько опытных образцов (с разным оформлением) построили в 1961 году, а уже с 1962 года началось производство микроавтобусов ЛАРЗ-977 «Луганск».

Правда, к 1962 году в Риге уже значительно модернизировали свою машину, наладив выпуск РАФ-977Д. Поскольку Рига и Луганск взаимодействовали, серийные ЛАРЗ-977 тоже были усовершенствованы, как и РАФ-977Д «Латвия». Вот только пере-



городку с раздвижным стеклом, носилки, дополнительное освещение и медицинское оборудование для проведения интенсивной терапии. Вокруг носилок разместили банкетки, чтобы с пациентом одновременно могли работать трое врачей.

Заводской вариант автомобиля скорой медицинской помощи РАФ-977И появился лишь в 1964 году, уже на базе модернизированного микроавтобуса РАФ-977Д «Латвия». И это были не реанимобили, а обычные стандартные линейные автомобили скорой медицинской помощи.

док для автомобиля в Луганске все равно делали свой.

Реально в 1962–1963 годах построили не более 300 микроавтобусов ЛАРЗ-977 «Луганск», так как в том же 1962 году вышло постановление Совета министров СССР об организации в Луганске производства специальных медицинских машин, и авторемонтный завод стал автосборочным, с подчинением Министерству автомобильной промышленности.



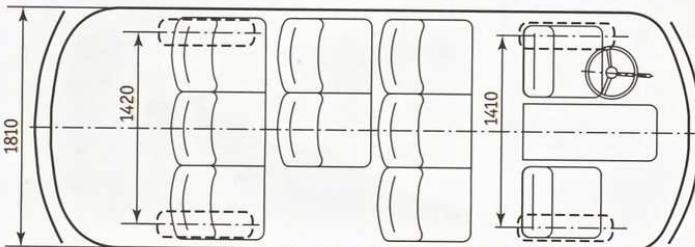
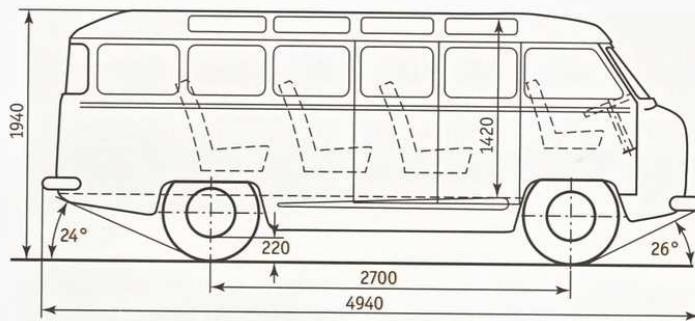


Схема РАФ-977В «Латвия»

Технические характеристики РАФ-977В «Латвия»

Общее число мест	10 (с водителем)
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	15 л/100 км
Радиус поворота	6,5 м
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея	6-СТЭ-53-3М
Генератор	Г-12
Реле-регулятор	РР-24
Стартер	СТ-21
Размер шин	7,00-15

Масса, кг

полная	2370
снаряженная	1640

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двойным роликом

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы рычажно-поршневые, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных усиленных полуэллиптических рессорах, амортизаторы рычажно-поршневые, двустороннего действия

Тормоза

рабочие — колодочные на все колеса, привод гидравлический от педали

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

Коробка передач

М-21, механическая, трехступенчатая

Передаточные числа

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

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 4,55

Двигатель

М-21А, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм 92

Ход поршня, мм 92

Рабочий объем, см³ 2445

Степень сжатия 6,6

Порядок работы цилиндров 1-2-4-3

Максимальная мощность

70 л.с. при 4000 об/мин

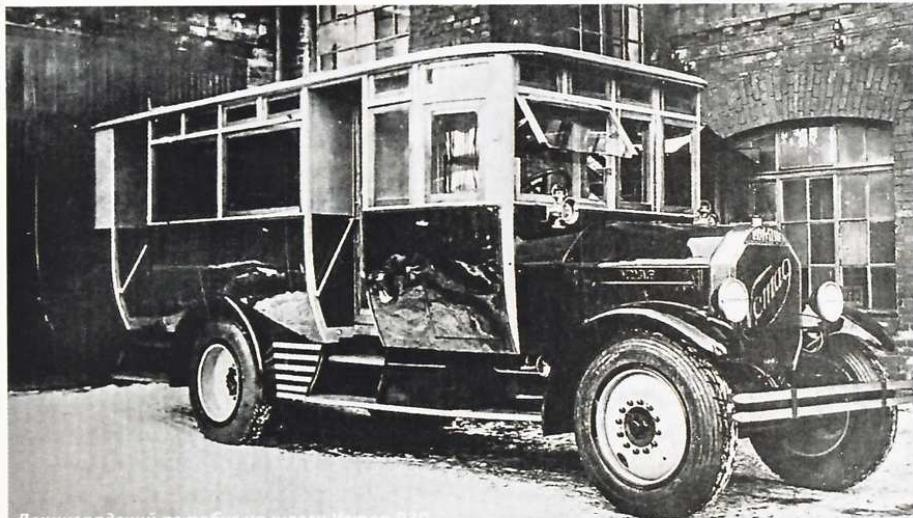
Максимальный крутящий момент

17 кгм при 2200 об/мин



Ленинградский авторемонтный завод №2 (АРЗ-2) и Кузовные мастерские

Из-за недостатка информации история ленинградских Кузовных мастерских АРЗ-2 со временем обросла домыслами. Практически в каждой современной публикации на эту тему содержатся серьезные ошибки и неточности. Наша историческая справка составлялась на основе отчетных документов самого завода и многотиражки «Авто-Сигнал» Ленавтогужтранса и Ленавтотранса.



Ленинградский автобус на шасси Vomag P30

История предприятия началась в феврале 1917 года, когда инженер Маврикий Александрович Отто, в прошлом сотрудник рижского Русско-Балтийского вагонного завода, выпускавшего автомобили «Руссо-Балт», арендовал в Петрограде помещения бывшей багетной фабрики в доме №2 по Аптекарскому переулку. Здесь он основал собственную кузовную мастерскую, где по заказу Главного военно-технического управления (ГВТУ) строил штабные и санитарные кузова на шасси легковых автомобилей.

В 1919 году прилично оснащенные кузовные мастерские национализировали и превра-

тили в Кузовной и ремонтный автозавод Петроградской трудовой коммуны. С 1924 года предприятие стало называться Авторемонтными мастерскими Губоткомхоза, а с 1927-го — Авторемонтными мастерскими транспортного подотдела Отдела коммунального хозяйства Ленгорисполкома.

Годом ранее в Ленинграде решили организовать регулярное автобусное движение. Но поскольку готовые автобусы за границей стоили очень дорого (советская автомобильная промышленность еще не выпускала городские автобусы необходимого размера), за рубежом приобрели только шасси

Vomag P30 (двигатель 50 л.с.), а 24-местные пассажирские кузова для них изготовили в авторемонтных мастерских. Комиссия, принимавшая автобусы, в акте приемки заявила следующее: «Означенный кузов, сделанный по собственным чертежам мастерских, по своему наружному и внутреннему виду, по прочности и простоте отделки не уступает заграничным, является удобным и для первого опыта постройки автобусных кузовов в наших местных условиях достаточно хорошим...»

Позже автобусные кузова устанавливались на импортные шасси марок *Mannesmann-MULAG* и *SPA*, а с 1930 года — на отечественные ярославские шасси Я-б.

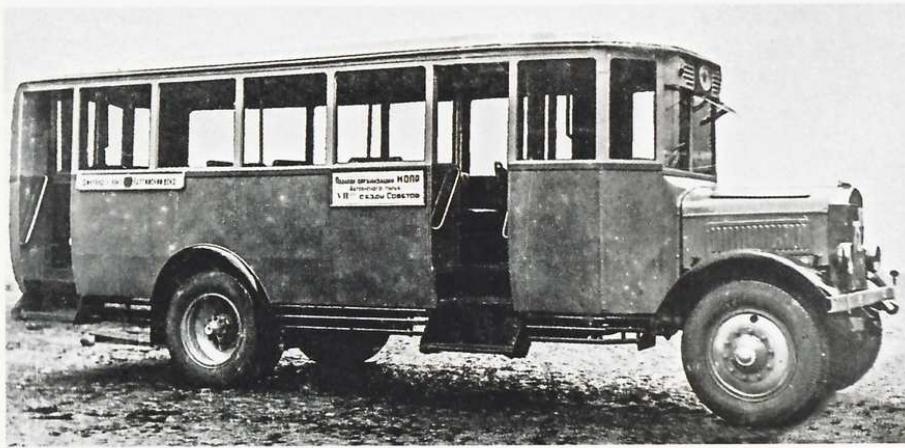
С 1930 года Авторемонтный завод (АРЗ) вместе с Кузовными мастерскими вошел в Ленинградский коммунальный транспортный трест Ленкомтранса.

В 1932 году, в связи с решением ЦК ВКП(б) превратить Ленинград в образцовый социалистический город, началась коренная реконструкция коммунального хозяйства, в том числе и АРЗ.

Авторемонтный завод в это время считался подсобным предприятием по обслуживанию всех автохозяйств треста, при этом завод располагался в центре города в стесненных условиях без возможности какого-либо расширения. В результате Кузовные мастерские было решено вывести с АРЗ в помещение таксомоторного гаража на Садовую улицу. В мастерских организовали выпуск автобусных кузовов по проекту Московского автозавода имени Сталина.

При этом АРЗ продолжал ремонтировать и реконструировать автобусные шасси для Кузовных мастерских.

Об объемах производства Кузовных мастерских в этот период можно судить по статистике выпуска за декабрь 1932 года: капитально отремонтировано четыре автобуса, изготовлено 11 новых автобусных кузовов.



Ленинградский автобус на отечественном шасси Я-б



Автобус на трехосном шасси ЗИС-8а с третьей подкатной осью

тировано 142 автобусных кузова на двухосных шасси ЗИС-8 и 20 кузовов на трехосных шасси ЗИС-8а. В том же году сдано 30 вновь построенных кузовов для трехосных автобусов ЗИС-8а. В 1939 году капитально отремонтировано 157 автобусных кузовов на двухосных шасси ЗИС-8 и 26 кузовов на трехосных шасси ЗИС-8а. Были построены и новые кузова: 15 штук — для ЗИС-8а, 19 — для ЗИС-8, 10 — для ГАЗ-АА.

Новые просторные помещения для Кузовных мастерских Ленавтотранса построили в 1939 году на территории 2-го автобусного парка на Земледельческой улице. К апрелю 1940 года они были введены в эксплуатацию, и сюда перевели все производство автобусных кузовов с Садовой улицы. Переселение и реорганизация довольно серьезно отразились на выпуске: в 1940 году капитально отремонтировали всего 89 автобусных кузовов для шасси ЗИС-8 и семь для шасси ЗИС-8а, построили только шесть новых кузовов для автобусов ЗИС-8а.

С началом Великой Отечественной войны Кузовные мастерские были вынуждены вовсе прекратить ремонт и постройку новых автобусов и возобновили свою деятельность только в 1944 году в связи с острой нехваткой автобусного подвижного состава в Ленинграде и области. Дело осложнялось тем, что новых городских автобусов автомобильная промышленность в это время просто не выпускала (производство еще не успели восстановить после войны). Поэтому в 1946 году в Кузовных мастерских предприняли попытку наладить собственными силами производство автобусов «Ленинград» для городских (Л-1) и пригородных (Л-2) маршрутов. Названия этих ленинградских автобусов сегодня часто пишут как АТУЛ Л-1 или АТУЛ Л-2, но это неправильно, так как АТУЛ — это всего лишь название управления, в которое входили ленинградские Кузовные мастерские.

Первые автобусы Л-1 и Л-2 получили кузова, несколько отличающиеся друг от друга — как по конструкции, так и по отделке. Проанализировав результаты, в Ленинградском автотранспортном управлении пришли к выводу, что массово в дальнейшем следует строить городские автобусы Л-1, но в более простом и технологичном кузове, как у Л-2. Именно поэтому первый Л-1 заметно отличался от своих серийных собратьев.

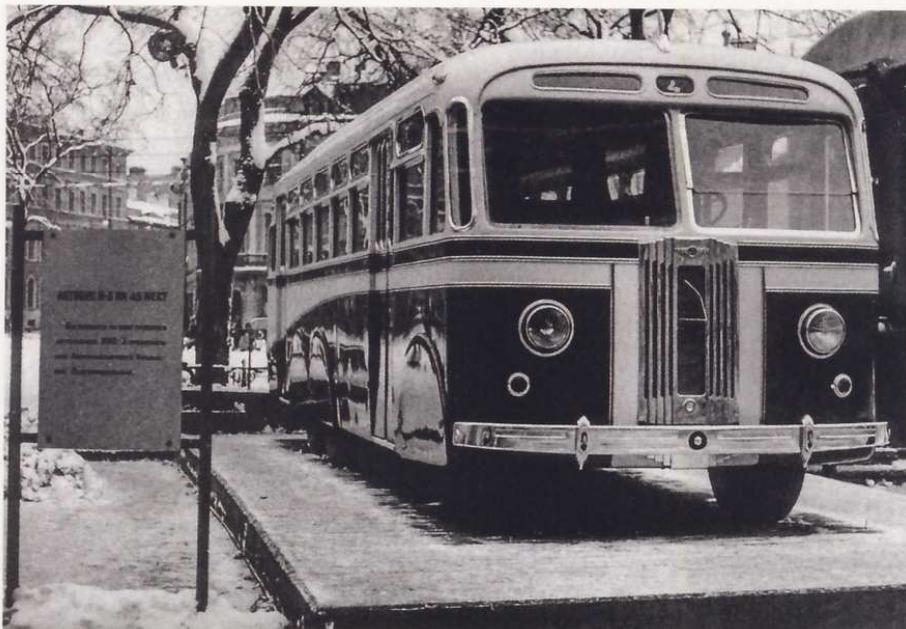
В более свободных условиях специалисты Кузовных мастерских создали элегантный и интересный автобус «Гигант» на трехосном ярославском шасси ЯА-2, который был самым большим автобусом в СССР и долгие годы считался визитной карточкой Ленавтотранса (организация, эксплуатировавшая городские автобусы в Ленинграде в этот период).

В 1933 году коммунальный транспортный трест Ленинграда преобразован в Транспортное управление Ленгорисполкома (ТУЛ). В 1934 году выпуск и ремонт автобусов на заводе практически достиг максимума — не более десяти капитальных ремонтов и десять новых автобусных кузовов в месяц. В ноябре 1934 года были построены первые в стране автобусы обтекаемой формы

(на шасси ЗИС-8) — это стало важной вехой в истории советского автопрома.

На основе ТУЛ весной 1936 года образовано Ленинградское автомобильно-транспортное управление (АТУЛ), в состав которого вошел Автомонтный завод вместе с Кузовными мастерскими. В том же году Кузовными мастерскими реализована еще одна новаторская идея — постройка трехосного автобуса ЗИС-8а на реконструированном на АПЗ шасси ЗИС-8 с третьей подкатной (не ведущей) осью.

В 1937 году Кузовные мастерские становятся самостоятельным предприятием с подчинением Тресту Ленавтотранса, который также входил в состав АТУЛ. Об успехах Кузовных мастерских красноречиво говорят следующие цифры: в 1938 году капитально отремон-



Послевоенный трехосный автобус Л-3



Городской автобус Л-1

Всего в 1946 году смогли изготовить четыре автобуса Л-1 (три из них в новом кузове) и один Л-2. В следующем году было собрано еще 97 автобусов Л-1, в 1948 году — 11 штук, а в 1949-м — последние шесть машин. Таким образом, общий тираж (Л-1 и Л-2) первых в стране серийных автобусов вагонной компоновки составил 119 экземпляров. При этом с 1948 года автобусы Л-1 подверглись реконструкции (Л-1 модернизированный): в частности, устанавливались более мощные моторы УралЗИС (85 л.с.) и на метр вперед переносилось рулевое управление, чтобы водитель сидел ближе к ветровому стеклу. На автобусах первых выпусков рабочее место водителя, несмотря на вагонную компоновку, располагалось за передней осью.

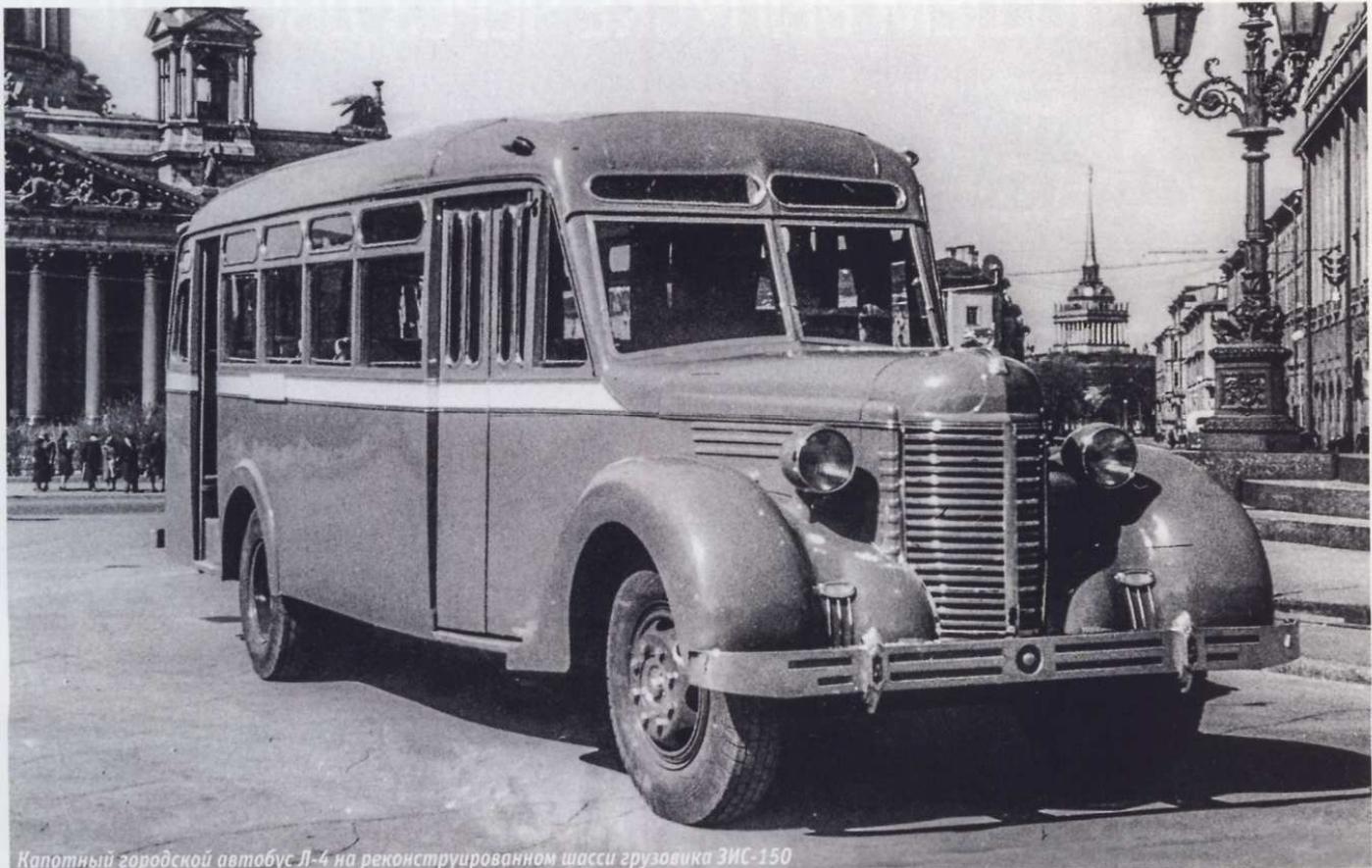
В 1947 году был построен первый вагонный автобус Л-3 на трехосном шасси (с третьей подкатной осью), а в 1948 году их изготовили еще 49 штук. К сожалению, из-за множества врожденных недостатков (перегруженная передняя ось, слабая тормозная система без усилителей) их производство на этом пришлось прекратить и вернуться к выпуску капотных автобусов — Л-4. В 1949–1950 годах изготовлено 39 капот-



ных автобусов Л-4 на удлиненных шасси ЗИС-150 (с изготовлением новых лонжеронов рамы).

Производство новых автобусов было прекращено в 1950 году в связи с тем, что уже было освоено серийное производство цельнометаллических городских автобусов ЗИС-154 и ЗИС-155, которые в достаточном количестве стали поступать в Ленинград. Кузовные мастерские теперь занимались только капитальным ремонтом и модернизацией уже выпущенных автобусов, в том

числе перестановкой кузовов от трехосных автобусов Л-3 на двухосные удлиненные шасси ЗИС-150 (Л-3 модернизированный). А в 1952 году часть из этих автобусов еще раз реконструировали, укоротив кузов для установки на стандартное шасси ЗИС-150. В 1956 году, в связи с реорганизацией коммунального хозяйства Ленинграда, Кузовные мастерские упразднили как самостоятельное предприятие и передали на правах цеха Ленинградскому авторемонтному заводу №2 (ЛАРЗ №2).



Капотный городской автобус Л-4 на реконструированном шасси грузовика ЗИС-150

DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Специальный выпуск «Спорт» М20 «Победа-Спорт»

Спрашивайте в киосках или закажите
на www.deagoshop.ru



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ФОРД-АА



ISSN 2071-095X 00221
9772070 095170



forum.ru

DEAGOSTINI