**06-044 Labbe-РАФ-2203 броневик для службы инкассации Госбанка СССР на базе РАФ-2203 4х2, экипаж 3, гп 300 кг, полный вес 2.81 тн, ЗМЗ-24Д/-2203 95 лс, 90 км/час, первый массовый для инкассации в СССР, 62 экз., Labbe S.A. France, Елгава 1987-89 г. в.**



 В феврале 1976 года с конвейера нового завода РАФ в Елгаве начали сходить микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия». При создании этого автобуса использовались агрегаты «Волги» ГАЗ-24. У РАФа-2203 был несущий цельнометаллический кузов длиной 4,98 метра, расположенный спереди двигатель ЗМЗ объемом 2,4 литра (85, после модернизации 95 л. с.) приводил в движение задние колеса. По сравнению с РАФ-977Д, микроавтобус второго поколения стал не только современнее внешне, но и комфортабельнее. Благодаря другим пропорциям у автомобиля заметно понизился центр тяжести, что благоприятно сказалось на развесовке и, как следствие, управляемости и устойчивости. За безопасность РАФ-2203 отвечала более современная двухконтурная система привода тормозов, а в салоне появились удобные раздельные кресла для всех пассажиров; металлические элементы салона прикрыли мягкими накладками. Nакая версия «рафика» выпускалась почти 10 лет (вплоть до 1987 года) без особых изменений.

 В середине 1980-х в Советском Союзе задумались о создании бронированного инкассаторского автомобиля. Если «крейсерские» бронированные грузовики для перевозки государственных ценностей (не только денег, но и, например, произведений искусства) использовались и ранее это были КАМАЗы, бронированные силами зарубежных компаний (Fontauto, Thiele, Labbe), то о небольших бронированных автомобилях, способных собирать выручку с торговых точек, в СССР до определенной поры речь не шла. В 1985 г. столичному ВНИИ Стали и «Ижмаш» было дано указание разработать бронированную машину на базе УАЗ-452. Были изготовлены два образца. Один из них отправили в опытную эксплуатацию, другой подвергли обстрелу на полигоне. Результаты оказались печальными, и Госбанк СССР начал активные поиски зарубежного партнера.

 В конце 1985 г. шести ведущим зарубежным фирмам, изготавливающим бронированные инкассаторские машины: Labbe Sa Armor Mobile Security и Manufrua (Франция), Thiele и Ackermann-Fruehauf (ФРГ), Bedwas (Англия) и Fontauto (Италия), в качестве базы был предложен микроавтобус РАФ. Техническое задание предусматривало создание круговой защиты и обстрела. Основные требования к бронеавтомобилю  защита, примерно по II классу, перевозка трех человек экипажа и 300 килограммов ценного груза, при полной массе автомобиля не более чем у обычного микроавтобуса РАФ, 2760 килограммов. Объективно латвийские РАФы были не самой подходящей «базой». Недостаточно жесткий несущий кузов и агрегаты, заимствованные от легкового автомобиля, и так работающие в микроавтобусе на грани своих возможностей, не позволяли создать полноценный бронированный автомобиль, но ничего лучшего советский автопром предложить не мог.

 В 1986 г. все фирмы, кроме «Фонтауто» (их машина пришла в Союз в 1987 г.), продемонстрировали свои варианты. Причем фирма «Тиле» предоставила сразу две машины: в максимально усиленном варианте, превышающем допустимую полную массу почти на тонну(!), и в минимальном, когда машина превышала «норму» на 360 килограммов. Не лучше обстояли дела и у конкурентов. В результате к полноценным испытаниям был допущен только РАФ-Лаббе, полная масса которого лишь на 50 килограммов превышала допустимую. В процессе разработки было принято решение о не полном бронировании – то есть броня по бортам и крыше,
 Позже подоспел «Фонтауто», у которого полная масса была превышена всего на 37 килограммов, а по многим параметрам, включая внешний вид (была в полной мере сохранена эстетика микроавтобусов РАФ), он явно превосходил РАФ-Лаббе, но заказчик в лице Госбанка СССР отдал предпочтение французскому варианту.

 Автомобиль "РАФ-Labbe" фирмы Labbe Sa Armor Mobile Security France "O'Gara - Hess" имел многослойные бронированные стекла "Хамелеон" толщиной 4,5 см, независимый отопитель и климат контроль, а также аварийную автоблокировку дверей. Двери оснащались бойницами с системой невозможности наружного вскрытия. Экипаж в составе: водителя, сборщика и старшего вооружался пистолетами ПМ, в дальнейшем старшему выдавался автомат АКС-74М. Впервые экипажи автомобилей LABBE стали оснащать стационарными и мобильными рациями STORNO. В салоне имелось два посадочных места: сборщика и старшего, а также пространство для хранения ценностей со сдвижной дверью. Автомобиль комплектовался рулевым управлением фирмы Peugeot. На автомобиле были установлены: бронированные противотуманные фары, прожектор, сирена, синие проблесковые маячки и громкоговорящая наружная связь. Имел окрас бежевый с зеленый полосой. Остановка и досмотр автомобиля сотрудниками ГАИ был категорически запрещен.

 Компания «Лаббе» изготовила и поставила в СССР большую партию бронеавтомобилей на шасси РАФ - 62 экземпляра.

 По другим сведениям. Броневик, разработанный французской фирме Labbe, производился в цехах завода РАФ. Получившийся автомобиль выпускали целых два года, с 1987 по 1989.

Эти машины работали в Москве и других крупных городах страны в службе инкассации Госбанка. Это был первый массовый пример использования бронированных автомобилей в этих целях на территории СССР! Поэтому сам факт эксплуатации этих автомобилей получил большой резонанс в прессе и у населения. Не заметить на улице эти крепости на колесах было невозможно, автомобиль имел непривычные рубленные очертания кузова, и внешне с РАФ-2203 его роднили только фары головного света.

 Автомобиль получился на редкость неудачным. Слабое шасси, даже с замененным передним мостом от фургона Mercedes-Benz 408D, не способно было выдерживать тяжелый бронированный корпус, к тому же на броневике остались стандартные тормоза, и нормально останавливать перетяжеленный автомобиль они оказались не в состоянии. Огромные претензии были и к управляемости автомобиля, экономичности, внутреннему шуму и пассивной безопасности. Специалисты выражали недовольство защищенностью машины ради снижения массы броневика ему построили практически новый кузов, но шасси оставалось стандартным, с полом кузова из слоеной фанеры! И уж совсем анекдотично звучали замечания эксплуатационников, которые жаловались на то, что бронированный кузов имел малую герметичность и из-за перекосов дверей в дождь протекал через их уплотнения.

 Из-за конструктивных недостатков эти машины очень быстро сошли со сцены, в 1993 году в Москве находились в эксплуатации уже только 12 автомобилей. Последние машины были списаны в 1997 году.

**Техническая характеристика микроавтобуса РАФ-2203**

|  |
| --- |
| **Габаритные размеры** |
| Длина, мм  | 4940 |
| Ширина, мм  | 2210 |
| Высота, мм  | 1970 |
| Колесная база, мм  | 2620 |
| Передний свес, мм  | 1200 |
| Задний свес, мм  | 1120 |
| Колея передних колес, мм  | 1474 |
| Колея задних колес, мм  | 1420 |
| Высота ступеньки над уровнем дороги, мм  | 400 |
| Ширина дверного проема двери пассажирского салона, мм  | 916 |
| Ширина дверного проема задней двери, мм  | 1274 |
| **Масса и пассажировместимость** |
| Масса снаряженного автобуса, кг  | 1750 |
| Полная масса автобуса, кг  | 2710 |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг  | 1275 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг  | 1435 |
| Количество мест  | 11 |
| Количество мест (РАФ-22039)  | 13 |
| **Двигатель** |
|    | РАФ-2203 | РАФ-2203-01, РАФ-22038 |
| Модель  | ЗМЗ-2203 | ЗМЗ-4021.10 |
| Тип  | карбюраторный | карбюраторный |
| Количество цилиндров  | 4 | 4 |
| Рабочий объем, л  | 2,445 | 2,445 |
| Степень сжатия  | 8,2 | 6,7 |
| Максимальная мощность, кВт (л.с.)  | 69 (95) | 69 (95) |
| **Коробка переключения передач**  |
| Тип | механическая |
| Количество ступеней КПП | 4 |
| Сцепление | однодисковое, сухое |
| **Подвеска колес и рулевое управление** |
| Передняя подвеска | независимая, пружинная, на поперечных рычагах |
| Задняя подвеска | зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах  |
| Амортизаторы | гидравлические |
| Рулевое управление | глобоидальный червяк с трехгребневым роликом |
| **Тормозное управление** |
| Рабочая тормозная система | барабанного типа, с гидравлическим приводом  |
| Стояночная тормозная система | механический привод на задние колеса от ручного рычага |
| **Показатели маневренности** |
| Максимальная скорость при полной загрузке, км/ч  | 120 |
| Расход топлива в городском цикле при полной загрузке, л/100 км  | 12 |
| Минимальный радиус поворота, м  | 6,6 |
|  |
| Номинальное напряжение электрооборудования, В | 12 |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-603М |
| Шины | 185R15 |