**04-113 ЛАЗ-699 "Карпаты-2" 4х2 двухдверный автобус для дальних перевозок с туалетом, буфетом и гардеробом, мест 34+2, багажный отсек 4.5 м3, снаряжённый 7.83 тн, полный вес 11.05 тн, ЗиЛ-375Я5 180 лс, 96 км/час, опытный 1 экз., кузов №20-Э, г. Львов 1960 г.**

Первый опытный образец туристического автобуса ЛАЗ-699 "Карпаты" с кузовом №20-Э был построен в 1960 году. Автобус ЛАЗ-699 "Карпаты-2" позиционировался как вариант повышенной комфортности и представлял собой увеличенный на одну секцию ЛАЗ-698 "Карпаты" №19-Э. Наименование "Карпаты", по ЛАЗовской традиции, присваивалось автобусам повышенной комфортабельности. В задней правой части салона размещена туалетная комната, оборудованная санитарным узлом с принудительной циркуляцией воды, умывальником, розеткой для электрической бритвы. Гардероб для верхней одежды пассажиров расположен также сзади. В передней правой части салона находится буфет. Он представляет собой шкаф-холодильник емкостью 0,1 м³ и отсек для шести термосов и посуды емкостью 0,1 м³. Багажный отсек ёмк. 4.5 м3, два больших раздвижных люка в крыше и 34 мягких регулируемых пассажирских сидения с вмонтированными в подголовник динамиками радиоприёмника. У каждого сиденья устроен столик, который при необходимости устанавливается на подлокотниках. По желанию пассажиров сиденья могут быть оборудованы индивидуальными динамиками, монтируемыми в подголовники. Перед водителем размещен микрофон. Салон автобуса оборудован люминесцентным освещением. Для получения высокого напряжения (127 в) применен преобразователь на полупроводниковых. Автобус предназначался для дальних междугородных и международных перевозок.

 На автобусе стоял V-образный двигатель ЗиЛ-375 с однодисковым сцеплением и синхронизированная механическая коробка передач, пневматическая подвеска, гидроусилитель руля, тормоза с пневматическим усилителем.

 В 1961 году автобус демонстрировался на ВДНХ СССР и в том же году был показан высшему руководству страны, в том числе и Н. С. Хрущёву.

**ЛАЗ-699А**

В декабре 1960 года были готовы два экземпляра автобуса ЛАЗ-699А "Карпаты", которые конструкционно полностью соответствовали предыдущему экземпляру, за исключением установленной на одном из них пневмоэлектрической дистанционной системы переключением передач, но, самое главное, данные экземпляры отличались от ЛАЗ-699 планировкой салона. От установки буфета, гардероба и туалета в автобусах отказались, а за счёт освободившегося пространства увеличили количество посадочных мест до 41. Кроме того, два дополнительных откидных места можно было разместить в передней части автобуса. В дальнейшем такую планировку приняли за базовую и далее все опытные автобусы выполнялись в модификации ЛАЗ-699А.

Внешне новые автобусы тоже отличались от первоначального варианта - обращает на себя внимание четырехфарная система освещения дороги, причём фары были установлены друг над другом, по другому располагались молдинги на боковинах кузова, ну и, конечно, "двухэтажная" эмблема на одном из автобусов (именно том самом, с установленной пневмоэлектрической системой; также его можно отличить по круглым аркам колёс, в то время как у другого экземпляра передняя арка имела заметный срез в верхней части).

В 1961 году было выпущено еще несколько опытных экземпляров автобуса ЛАЗ-699А. Они сохранили четырехфарную систему освещения, но фары были расположены более привычно - горизонтально. Государственные испытания автобусы проходили в Крыму, но во время испытаний возникли претензии к надёжности некоторых агрегатов автобуса, в том числе к надёжности мостов. Поэтому намечавшийся серийный выпуск автобусов ЛАЗ-699А на 1962 год пришлось отложить до исправления замечаний государственной комиссии.

После устранения недостатков в конструкции опытных автобусов в 1963 году был построен существенно модернизированный вариант автобуса ЛАЗ-699А "Карпаты-1". Автобус специально был подготовлен для дополнительных государственных испытаний, в частности, на нём были установлены более надёжные мосты от грузового автомобиля МАЗ-500, которые позволили решить проблему долговечности агрегатов, к которым в основном и были претензии на испытаниях. Данный автобус ещё сохранил четырехфарную систему освещения, но это был последний четырехфарный ЛАЗ-699.

Серийный выпуск больших междугородных автобусов на Львовском автобусном заводе начался под наименованием ЛАЗ-699А "Турист" с 1964 года. На серийных автобусах отсутствовали буфеты, гардеробы и туалеты - в этом плане автобус был максимально упрощён, зато он комплектовался двигателем ЗиЛ-375, мощностью 180л.с. Число мест для сидения в автобусе - 41. Интересно, что одновременно выпускались автобусы с двумя типами крыши - с жесткой цельнометаллической и с крышей, имеющей брезентовый люк. Производство автобуса продолжалось всего два года, после чего автобус был снят с производства, в основном из-за проблем с надёжностью кузова. За эти два года было изготовлено не очень много автобусов ЛАЗ-699А и даже в конце 60-х годов они встречались на дорогах не часто.

 Весной 1967 года, специально для участия в Международном конкурсе автобусов в Ницце и 15-ом туристическом автобусном ралли по дорогам Европы был подготовлен автобус ЛАЗ-699А, который и по внешнему виду и по комплектации несколько отличался от серийных. Этот автобус вместе с автобусом ЛАЗ "Украина-67" получили Большие призы и медали Комиссариата по туризму Франции