**РАФ-10 "Фестиваль" 4х2 четырёхдверный заднеприводный микроавтобус вагонной компоновки на агрегатах ГАЗ-М20, мест 10, снаряжённая масса 1.64 тн, ГАЗ-21В 52 лс, 80 км/час, первый экземпляр 1957 г., всего 11 экз.,**

**г. Рига 1957-58 г.**



После Второй мировой войны на Саркандаугаве, в слесарных мастерских обосновалось предприятие REAF, Rīgas eksperimentāla automobļlu fabrika. К 1950 году там с нуля и с большими потугами собрали два автомобиля. А в 1949 году, в Латвии на базе авторемонтного завода №2 был организован Рижский завод автобусных кузовов («РЗАК»). В 1951 году завод REАF слился с Рижским заводом автобусных кузовов, который занимался изготовлением автобусных корпусов, после чего объединенное предприятие, носившее название RAF (Rīgas autoremontu fabrika), стало ремонтировать автобусы. В 1953 году на этом предприятии начали ставить на шасси грузовиков ГАЗ-51 фанерные кузова и сидения, получая таким образом 16-местные автобусы РАФ-251. Это была первая продукция, несущая имя, ставшее впоследствии легендарным. Аббревиатура РАФ – это название предприятия Rīgas autoremontu fabrika, преобразованное в Rīgas eksperimentālā autobusu fabrika, а затем в Rīgas autobusu fabrika. До 1957 года завод выпустил около 250 автобусов.

Идея делать микроавтобусы родилась в 1955 году, когда  главный инженер РАФа Лаймонис Клеге побывал в Женеве и там впервые увидел новый вид городского транспорта – так называемое маршрутное такси. Первый опытный образец микроавтобуса, получившего обозначение РАФ-10 (по числу мест) и имя собственное «Фестиваль» (в честь проходившего в Москве VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов), был построен в 1957 году коллективом из семи человек. В отличие от некоторых зарубежных аналогов с задним расположением двигателя, двигатель РАФа устанавливался над передней осью, его кожух находился между сиденьями водителя и переднего пассажира. В конструкции маленького автобуса использовался не только двигатель от ГАЗ-М20 «Победа», но и многие другие узлы и агрегаты этого автомобиля: трансмиссия, передний и задний мосты, рулевой механизм, колеса. Автобус имел сварной цельнометаллический несущий кузов вагонной компоновки. Боковую дверь в салон выполнили двухстворчатой, створки задней двери открывались верх и вниз. В скатах крыши установили «дымчатые» стекла, по четыре с каждой стороны – это уже дань моды 1950-х годов. На корму установили фонари ГАЗ-М20 «Победа», а запасное колесо установили в багажнике. Назначение машины было определено как служебный автобус или маршрутное такси. Вскоре после первых показов опытный микроавтобус усовершенствовали: изменили оперение и декор кузова, а «победовский» двигатель заменили на более мощный и современный мотор от «Волги». В целом, обновленный РАФ-10 «Фестиваль» сохранил размеры и пропорции первенца, а внешне отличался от него иным расположением фар головного света и формой решетки радиатора. Всего до конца года было изготовлено 11 экземпляров РАФ-10 «Фестиваль». В таком виде РАФ-10 Фестиваль в 1958 году экспонировался на ВДНХ и получил общесоюзную известность. Москва дала добро на выпуск микроавтобусов. В конце 1958 года в канун ХХI съезда КПСС были изготовлены первые десять серийных рижских микроавтобусов РАФ-977 «Латвия» - именно такой индекс и такое имя получил РАФ-10 «Фестиваль» в процессе модернизации и подготовки к производству. Можно считать, что с этого момента в СССР началось производство микроавтобусов.

Вместимость осталась прежней – 10 человек, включая водителя. Изменился дизайн передка кузова. Вместо двустворчатой пассажирской двери установили одностворчатую. Двигатель в 70 л. с. от новой советской легковой автомашины ГАЗ-21И «Волга» обеспечивал скорость в 105 км/ч. РАФ-977 представлял собой микроавтобус с несущим кузовом. В его основании лежала полноценная рама, но она не отделялась от кузова, а была жестко приварена и работала вместе с ним. Кузов был обшит стальными панелями, а для облегчения крыши средняя ее часть представляла собой панель из алюминия. В кабину вели две двери - со стороны водителя и пассажира. В салон также вела одностворчатая дверь по правому борту в базе, а в задней панели кузова створки двери открывались верх и вниз. Также на корме остались фонари от ГАЗ-М20 «Победа» и запасное колесо - в багажнике. Двигатель располагался в переднем свесе под кожухом в кабине водителя между рабочим местом водителя и местом пассажира. Коробка передач – механическая, трехступенчатая. Передняя и задняя подвески также были применены от 21-ой «Волги». Рулевое управление и щиток приборов были от автомобиля «Москвич-407».

Микроавтобусы РАФ-977 первого поколения продержались в производстве до 1960 года, когда им на смену пришли модернизированные РАФ-977В.

**Технические характеристики РАФ-10 «Фестиваль»**

Год выпуска — 1957;   
число мест — 10;   
число передач — 3;   
размер шин — 6,70—15 дюймов;   
наибольшая скорость — 80 км ч.

Габаритные размеры: длина 4900 мм ширина 1700 мм высота 1900 мм база 2700 мм

Масса в снаряженном состоянии 1640 кг

Расход топлива 13,5 л/100км

Двигатель карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный  
Объем двигателя 2,111 л  
Максимальная мощность 52 л. с.