**06-014 РАФ-2203 "Латвия" 4х2 четырёхдверный заднеприводный мироавтобус полукапотной компановки на агрегатах ГАЗ-24, 11 мест, полный вес 2.71 тн, снаряжённый 1.75 тн, ЗМЗ-24Д/-2203 95 лс, 120 км/час, г. Елгава 1976-87 г. в.**

****

 Руководители РАФ – директор Илья Иванович Позняк и главный инженер Реджинальд Альбертович Баллод-Наградов – понимали: чтобы получить добро на строительство нового мощного предприятия, нужно показать в Москве совсем новую модель. Рижане выбрали новый для СССР способ создания нового автомобиля – соревнование двух независимых групп художников и инженеров. В 1967‑м увидел свет микроавтобус группы Мейзиса с условным названием РАФ‑982‑I. Группа Артура Эйсерта закончила РАФ‑982‑II лишь в 1968‑м. Ее угловатый микроавтобус с прямоугольными фарами выглядел не менее смело, чем иные западные концепты. Агрегаты и узлы у обоих автобусов были, конечно, серийные. Оба микроавтобуса погнали в Москву, где показали межведомственной комиссии. Выводы были положительные и были выделены средства для строительства нового завода. 25 июля 1969 года в Елгаве началось строительство нового завода РАФа. Новый завод начал работу в феврале 1976 года. С его конвейера 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.

 Ранние микроавтобусы (выпуска до 1979 года) отличаются от более поздних «рафиков» некоторыми деталями отделки. Визуально опознать такую машину можно по круглому корпусу боковых зеркал и плавным углам переднего бампера без отдельных «клыков», парой небольших бамперов по углам задней части, «подфарникам» от ГАЗ-24 и хромированным колпакам от «двадцать первой» Волги. Также машины первых выпусков оснащались оригинальной панелью приборов, от которой впоследствии отказались в пользу стандартной детали ГАЗ-24. Более поздние РАФ-2203 легко отличить по «автобусным» указателям поворотов под передним бампером. Именно такая версия «рафика» выпускалась почти 10 лет (вплоть до 1987 года) без особых изменений.

 В начале-середине восьмидесятых годов в полуэкспериментальном порядке была выпущена серия автомобилей на агрегатах ГАЗ-3102 (форкамерный двигатель, дисковые тормоза) — в основном они поступили в различные правительственные учреждения.

 В результате усовершенствований РАФ планировали сделать не только современнее, но и качественнее. Еще в начале восьмидесятых годов в Риге создали опытный образец РАФ-22038 – рестайлинговую версию первой модели. В ходе обновления планировалось усиление кузова, улучшение вентиляции салона благодаря наличию люка и дополнительных форточек, более современная ходовая часть с другой конструкцией передней подвески и новый интерьер. Однако к середине восьмидесятых годов стало понятно, что завод не в состоянии сразу внедрить все новшества, поэтому в 1987 году началось производство «переходной» модели под индексом 2203-01. Её главное техническое отличие – 100‑сильный двигатель ЗМЗ-402.10 от Волги ГАЗ-24-10, а внешне модель легко отличить от первой итерации «рафика» по ряду характерных признаков. Так, передние «поворотники» переехали под решетку радиатора, вместо «круглых» бамперов на машине появились детали из алюминиевого профиля с черными боковыми клыками, передние двери лишились форточек и получили большие пластиковые зеркала, а вместо хромированных колпаков по центру колёсных дисков появились пластиковые вставки. А версия РАФ‑2203- 02 – еще и иное рулевое управление, а также систему отопления.

 Кроме основных модификаций (маршрутное такси и скорая помощь), в Риге были разработаны и другие версии микроавтобуса специального назначения – передвижной пожарный штаб или машина для оперативной службы МВД СССР. Однако впоследствии такие «спецверсии» в Латвии не выпускались, а различные ремонтные предприятия по заказу переделывали таким образом обычные пассажирские РАФ-2203.

 В 1989 году микроавтобус РАФ-2203-01 был окончательно модернизирован и получил обозначение РАФ-22038. Эта модификация получила ощутимо более современную внешность благодаря алюминиевым бамперам и пластиковой облицовке передка, новые ручки дверей, новую панель приборов с оригинальным дизайном, в которой практически неузнаваемым оказался щиток приборов от «Волги», и даже собственный руль с собственной заводской эмблемой.

 Этот автомобиль в варианте, переоборудованном под требования к транспортному средству категории В, продавались и в частные руки, изначально по программе поддержки многодетных семей — но впоследствии они получили распространение и в качестве рабочих автомобилей, пришедшихся весьма кстати после снятия ограничений на индивидуальную трудовую деятельность в 1986 году. На его базе был разработан и выпускался в небольших количествах грузовой фургон РАФ-2916, и даже грузовичок РАФ-3311, впрочем, не получивший особого распространения.

«Рафик» выпускался до 1996 — начала 1997 года, хотя в последние несколько лет производство постоянно буксовало из-за разрушения десятилетиями налаживавшихся связей между заводом и поставщиками агрегатов и прочих компонентов, оказавшимися по разные стороны новых государственных границ. Впрочем, после появления в России собственного микроавтобуса практически того же класса — ГАЗели — Рижский завод и так оказался по сути обречён.

 Практика эксплуатации РАФов практически однозначно показала, что сама по себе идея построения рейсового микроавтобуса на базе серийных агрегатов легкового автомобиля среднего класса оказалась неудачной, что в особенной степени касается подвесок и агрегатов шасси в целом. За границей такая унификация ещё была оправдана — большая часть микроавтобусов находилась там в частных руках и эксплуатировалась в сравнительно щадящем режиме, практически никогда не имея полной нагрузки. В условиях же ежедневной эксплуатации в режиме маршрутного такси заведомо не имеющие необходимого запаса прочности легковые агрегаты не могли обеспечить требуемых надёжности и долговечности. Это же вдвойне касалось и построенных на той же агрегатной базе грузовых фургонов.

**Изменения дизайна**.

 За более чем 20-летнюю историю микроавтобус претерпел ряд внешних изменений, перечисленных ниже:

1977 – на микроавтобусе начали устанавливать приборную панель, идентичную приборной панели автомобиля ГАЗ-24.

1979 – исчезли подфарники, располагавшиеся на передних углах кузова под бампером. Лампочки габаритных огней стали монтировать в передние фары, а с задней двери исчезла эмблема «РАФ».

Середина 80-х – упразднены габаритные фонари на крыше. Задние фонари заменены на стандартизированные автобусные четырехсекционные.

1987 – хромированные бамперы заменены алюминиевыми; бампера и подфарники поменялись местами. Упразднены треугольные форточки в окнах передних дверей и хромированные колпаки на колесах.

1991 – появился новый пластиковый передок и боковые зеркала заднего вида нового образца.

1994 – указатели поворота с боковых стоек перенесены на передние крылья машины.

1996 – вместо привычных металлических ручек дверей от автомобиля «Москвич-408» появились более удобные пластмассовые.

**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 |

**МОДИФИКАЦИИ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Модель** | **Назначение** | **Годы выпуска** |
| 2203 | Базовая модель. Использовалась как служебный транспорт. | 1976—1987 |
| 22031 | Автомобиль скорой помощи, отличался наличием внутри медицинского оборудования. |  |
| 22032 | Автомобиль для работы в качестве маршрутного такси, сиденья в пассажирском салоне располагались вдоль бортов. |  |
| 22033 | Служебный автомобиль для милиции. В специально оборудованном салоне был пенал на 2 задержанных, место для собаки, 3 сиденья и пирамидка для оружия. |  |
| 22034 | Служебный автомобиль для пожарных. Предназначен для перевозки 5 пожарных и 5 комплектов снаряжения. Была выпущена небольшая опытная партия, в основном в штабные автомобили переоборудовались базовые микроавтобусы силами пожарных. |  |
| 22035 | Специальный автомобиль для перевозки донорской крови. |  |
| 22036 | Специальный автомобиль, совместивший в себе скорую помощь и милицию. Был выпущен единственный опытный образец. |  |
| 2912 | Мелкосерийная версия — оконная лаборатория. |  |
| 2909 | Мелкосерийная «олимпийская» версия — пикап-веловоз с двурядной кабиной и тентом. | 1979—1980 |
| 2911 | Мелкосерийная «олимпийская» версия с судейским табло на крыше. | 1979—1980 |
| 2910 | Мелкосерийная «олимпийская» версия — судейский электромобиль. |  |
| 2907 | Мелкосерийная «олимпийская» версия сопровождения бегуна с олимпийским огнём, система охлаждения была соответствующим образом доработана. | 1979—1980 |
| 3407 | Мелкосерийная версия — парковый автопоезд из седельного тягача и одного-двух прицепных открытых вагончиков РАФ-9225/9226. |  |
| РАФ-TAMRO | Реанимационный автомобиль с оборудованием финской фирмы «ТАМRO». Имел высокую крышу и окрашивался в ярко-жёлтый цвет с оранжевыми полосками. | 1979—1989 |
| 2203-01 | Переходная модель от РАФ-2203 к РАФ-22038. | 1987—1990 |
| 22031-01 | Переходный автомобиль скорой помощи. | 1987—1990 |
| 2921 | Мелкосерийная пассажирская версия с высокой крышей для перевозки инвалидов. |  |
| 22038 | Обновлённая модель с новой системой подвески и некоторыми другими агрегатами, имела измененную решётку радиатора, форточки отсутствовали. | 1989—1997 |
| 2915 | Автомобиль скорой помощи на базе РАФ-22038. | 1991—1997 |
| 22039 | Автомобиль для работы в качестве маршрутного такси. | 1993—1997 |
| 2914 | Реанимобиль на базе РАФ-22038 по типу ТАМРО-РАФ. | 1989—1993 |
| 2916 и 2924-ТАМРО | Мелкосерийная версия — безоконный фургон (почтовый, передвижной магазин, катафалк и др.). |  |
| 33113 | Пикап с двурядной кабиной и тентом. |  |
|  | Длиннобазный пикап с однорядной кабиной и тентом. |  |
| 33111 | Бортовой минигрузовик с однорядной кабиной. | 1991—1993 |
| 2920 | Минигрузовик-фургон с однорядной кабиной и кунгом. |  |
| 3311 | Бортовой минигрузовик с двурядной кабиной. | 1991—1993 |
| 33114 | Минигрузовик-фургон с двурядной кабиной и кунгом. |  |
| 2926 | Минигрузовик-фургон с двурядной кабиной и изотермическим кунгом. |  |