**РАФ-977ДМ "Латвия" 4х2 четырёхдверный заднеприводный микроавтобус вагонной компоновки на агрегатах ГАЗ-21 "Волга", мест 10+1, полный вес 2545 кг, снаряжённый 1675 кг, ЗМЗ-977 75 лс, 110 км/час, г. Рига 1968-76 г.**



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. В не очень приспособленном помещении, во многом вручную энтузиасты сделали первый в СССР микроавтобус РАФ-8 «Спридитис» на узлах «москвича 407», а затем РАФ-10 «Фестиваль» – с двигателем от «Победы». Производство микроавтобуса RAF-10 «Фестиваль» не было развернуто: дело в том, что к 1958 году на смену «Победе» пришла более совершенная «Волга» ГАЗ-21. И рижане спешно модернизировали микроавтобус применительно к новой агрегатной базе. Машина получила обозначение RAF-977 и имя собственное – Latvija. 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-21 «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 вели две двери - по правому борту в базе и в задней панели кузова. 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-408».

Самые первые 10 серийных рижских микроавтобусов РАФ-977 «Латвия» были изготовлены в 1958 году в канун ХХI съезда КПСС. Они предназначались для перевозки делегатов съезда. Можно считать, что с этого момента в СССР началось производство микроавтобусов. Некоторое время РАФ выпускал вариант с ровным полом по всей длине салона - **РАФ-977В**. Отличить эту модификацию можно по более толстой стойке после передних дверей, подножке для входа, новым задними фонарям и специальному лючку в «юбке» кузова для размещения запасного колеса. По сравнению с РАФ-977, РАФ-977В имел ряд значительных улучшений. С целью усиления слабого места всех «рафиков» - передней подвески, стандартные спиральные пружины автомобиля «Волга» были заменены спиральными пружинами большей жесткости. Всего было изготовлено 1297 микроавтобусов РАФ-977 и РАФ-977В.

Рижский опытный автобусный завод, или Rīgas eksperimentālā autobusu fabrika, позднее получивший известность как Rigas Autobus Fabrika, в сентябре 1961 года подготовил новую модель 10-местного микроавтобуса RAF-977Д «Латвия» с целью повысить технологичность его выпуска. Облик РАФ-977Д разработала Светлана Вагаршаковна Мирзоян. Одновременно был построен фактически новый завод на улице Дунтес в другом районе Риги, под выпуск модернизированного варианта по новой технологии. Тогда же была исправлена единственная значимая претензия: передняя подвеска от «Волги» быстро изнашивалась под более тяжелой «Латвией», поэтому двигатель немного сдвинули назад, чтобы разгрузить переднюю ось и нагрузить заднюю. От РАФ-977 она отличалась гнутым лобовым стеклом, установленным вместо V-образного, наличием алюминиевых молдингов на бортах вдоль «юбки» и под оконной линией, скрывавших швы между кузовными панелями. Также на РАФ-977Д появилась «фирменная» узкая решетка радиатора над передним бампером. В 1965 г. РАФ-977Д претерпел некоторые изменения - исчезли окна в закруглениях кузова в задней части и остекление скатов крыши, изменились рамки дверей кабины и дверные петли. Завод стал выпускать по 3000 машин в год. В следующем году фабрика подготовила к производству развозной фургон РАФ-977К грузоподъемностью 850 кг.

В 1967 году была представлена следующая модернизация 977-го РАФика - РАФ-977ДМ, а в 1969 году она заменила собой на конвейере предыдущую версию. Габариты модернизированной машины остались прежними, хотя при беглом взгляде создавалось впечатление, что автобус как будто немного вырос. У новой модели лучше стала обзорность - ведь исчезли многочисленные оконные переплеты. На РАФ-977ДМ пять узких боковых оконных секций уступили место трем широким со сдвижными стеклами, а дверь салона стала почти в два раза шире. Упростили конструкцию сидений, изменили планировку салона – мест стало 11. Все кресла микроавтобуса были облегчены. Это дало возможность несколько снизить и общий вес машины. Если раньше упругими элементами сидений служили металлические пружины, то сейчас их успешно заменила губчатая резина. На микроавтобусе РАФ-977ДМ стали применяться новые тепло- и шумоизоляционные материалы, которые были призваны улучшить комфортабельность и эксплуатационные качества новой машины. Внешние и конструктивные изменений кузова потребовали нового решения и для других деталей, например, иную форму приобрели бамперы. РАФ-977ДМ эксплуатировались не только как служебные микроавтобусы, очень большое количество этих машин использовалось в качестве маршрутного такси. Причем специальной модификации для этого в Риге не производилось - на маршрутах работали стандартные микроавтобусы с нанесенными на борт «шашечками». Стоит отметить, что, по сравнению с заграничными конкурентами, все микроавтобусы РАФ имели не очень экономичный двигатель, большую, почти на треть, массу. Еще одним минусом машин модели РАФ-977 было недостаточное охлаждение двигателя и неправильное распределение веса по осям. Передние колеса всегда несли более высокую нагрузку, чем задние, вследствие чего передний мост был постоянно в перегруженном состоянии.

В 1970-ом году произошло событие, предопределившее судьбу 977-ой модели. На Горьковском автозаводе было завершено производство ГАЗ-21. На смену ему пришла новая «Волга», ГАЗ-24. Агрегаты 21-ой модели продолжали поступать в Ригу, но в то же время было необходимо приступить к производству микроавтобуса на базе ГАЗ-24. Это стало возможно с введением в строй нового завода в Елгаве в 1976 году. Одновременно с этим был завершен выпуск микроавтобусов РАФ-977.

**Годы на конвейере:**

**РАФ-977** 1957-1961, **РАФ-977В** 1960-1961, **РАФ-977Д** 1961-1969, **РАФ-977ДМ** 1967-1976

**Модификации РАФ-977**

РАФ-977В Модернизированная базовая модель, имела ряд значительных улучшений. Большое внимание конструкторов было обращено на повышение надежности и упрощения обслуживания модернизированного микроавтобуса, 1960-61 г.

РАФ 977Д «Латвия», Модернизированная базовая модель. Новый кузов. 10-местный микроавтобус 1961-68 г.

РАФ-977Е – вариант «люкс» для обслуживания туристов, с 9-местным салоном, отдельным креслом для гида и микрофоном, 1968 г.

РАФ-977И – Медицинский микроавтобус с носилками, специальным погрузочным устройством, радиостанцией, фарой-искателем, салон был рассчитан на перевозку двух лежачих больных 1962-69 г.

РАФ-977К – опытный фургон грузоподъемностью 850 кг на шасси РАФ-977Д, выпускался под маркой ЕрАЗ-762. 1962 г. ЕрАЗ м 1966 г.

РАФ 977ДМ «Латвия», Модернизированная базовая модель. Новый кузов, новая компоновка салона. 11 мест (10 пассажиров + водитель)1968-76 г.

РАФ-977ИМ – Медицинский микроавтобус на базе РАФ-977ДМ, помимо медоборудования оснащался на крыше фарой-искателем с правой стороны

РАФ-977ЕМ – версия для обслуживания туристов на базе РАФ-977ДМ, с частично открывающейся крышей, улучшенной отделкой салона, 1969 год

РАФ-977ДМЮ – экспортная южная модификация микроавтобуса 977ДМ

РАФ-977ЕМЮ – экспортная южная модификация туристической модели 977ЕМ

РАФ-977ИМЮ – экспортная южная модификация медицинской модели 977ИМ

ЛАРЗ-977 «Луганск» – выпускавшийся в 1962 в Луганске РАФ-977Д, было собрано 30 микроавтобусов

РАФ-980-979 «Рига» пассажирский автопоезд, 1959 год

РАФ-980Д-979 «Рига» пассажирский автопоезд на шасси РАФ-977Д, 1962 год

РАФ-980ДМ-979 «Рига» пассажирский автопоезд на шасси РАФ-977ДМ, 1969 год

**Технические характеристики РАФ-977 '1958–76 г.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **РАФ-977В "Латвия" '05.1960–62** | **РАФ-977ДМ "Латвия" '1968–76** | **РАФ-977ИМ "Латвия" '1968–76** |
|  | [http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/raf/raf-10_spriditis/autowp.ru_raf_raf-10_spriditis_1.jpeg](http://www.autowp.ru/picture/442775) | [http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/raf/977/autowp.ru_raf_977dm_latviya_4.jpeg](http://www.autowp.ru/picture/djvajn) | [http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/raf/977/autowp.ru_raf_977im_latviya_1.jpeg](http://www.autowp.ru/picture/439587) |
|  | 1960–1962 | 1968–1976 | 1968–1976 |
| **основные** | | | |
| расположение руля | слева | | |
| количество дверей | 4 | | |
| количество мест |  | | |
| всего | 9 | 11 | |
| конструкция | безрамная | | |
| **геометрия** | | | |
| колёсная база | 2 700 мм | | |
| габариты |  | | |
| длина | 4 940 мм | 4 900 мм | 4 926 мм |
| ширина | 1 810 мм | 1 815 мм | |
| высота | 1 940 мм | 2 110 мм | 2 126 мм |
| колея |  | | |
| передняя |  | 1 410 мм | |
| задняя |  | 1 420 мм | |
| дорожный просвет |  | | |
| стандарт |  | 205 мм | |
| **масса** | | | |
| снаряженная |  | 1 675 кг | |
| полная | 2 370 кг | 2 545 кг | |
| **двигатель** | | | |
| название | М-21А | ЗМЗ-977 | |
| тип | Внутреннего сгорания | | |
| расположение | спереди, продольно | | |
| система питания | карбюратор | | |
| материал блока | сталь | | |
| цилиндры/клапаны | l4/2 | l4/2 | |
| степень сжатия |  | 6,7 | |
| объем |  | 2 445 см³ | |
| мощность |  | | |
| мощность | 70 л.с. | 75 л.с. | |
| в диапазоне от |  | 4 000 об/мин | |
| в диапазоне до |  | 4 000 об/мин | |
| крутящий момент |  | | |
| крутящий момент |  | 167 Нм | |
| в диапазоне от |  | 2 200 об/мин | |
| в диапазоне до |  | 2 200 об/мин | |
| топливо | А-66 | А-72 | |
|  |  | | |
| охлаждение | жидкостное | | |
| **трансмиссия** | | | |
| привод | задний | | |
| коробка передач | МКПП 3 | | |
| сцепление | Однодисковое, сухое | | |
| **подвеска и рулевое управление** | | | |
| тип рулевого управления | Глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 18.2 | | |
| тип передней подвески (уст.) | Независимая пружинная с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические телескопические | | |
| тип задней подвески (уст.) | На продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические | | |
| **электрика** | | | |
| напряжение бортовой сети | 12 V | | |
| **динамические характеристики** | | | |
| максимальная скорость | 110 км/ч | |  |
| ограничитель скорости | нет | | |
| **эксплуатационные характеристики** | | | |
| угол въезда | 27 ° | | |
| угол съезда |  | 18 ° | 23 ° |
| объем топливного бака | 55 л | | |
| расход топлива | | | |
|  | | | |
| на трассе | 12 л/100км | | |
| разворот | | | |
| диаметр | 13,6 м | | |
| от бордюра к бордюру | 13 м | | |
| **тормозная система** | | | |
| ABS | нет | | |
| передние тормоза |  | | |
| описание | С гидравлическим приводом | | |
| тип | барабанные | | |
| задние тормоза |  | | |
| описание | С гидравлическим приводом | | |
| тип | барабанные | | |
| **колёса и диски** | | | |
| передние | ?J × 15 | | |
| задние | ?J × 15 | | |
| место производства | Рижский завод автобусных кузовов Министерства Автомобильного Транспорта и Шоссейных Дорог Латвийской ССР, г. Рига, Латвийская ССР | Рижский опытный автобусный завод |  |