**03-360 ЛуАЗ-1302 "Волынь" 4х4 2-дверный грузопассажирский автомобиль, мест: 2 чел. + 250 кг или 4 чел. + 100 кг, собственный вес 0.97 тн, полный вес 1.37 тн, МеМЗ-245.20 53 лс, 100 км/час, ЛуАЗ г. Луцк 1990-2001 г**.



В феврале 1951 года на базе ремонтных мастерских в Луцке (Волынская область) был организован ремонтный завод. В октябре 1955 года на его базе была введена в эксплуатацию первая очередь авторемонтного завода по ремонту автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-93, а также выпуску запасных частей для них.

В 1959 году Луцкий авторемонтный завод (ЛАРЗ), входивший в состав Львовского совнархоза, был переименован в Луцкий машиностроительный завод (ЛуМЗ). Первой продукцией машиностроительного завода стала прицеп-лавка модели ЛуМЗ-825. В последующие годы выпускались ремонтные мастерские типа ГОСНИТИ-2, малотоннажные рефрижераторы модели ЛуМЗ-945 на базе автофургона «Москвич-432» и ЛуМЗ-946 на базе автофургонов УАЗ-451 и УАЗ-451М, автомобили-рефрижераторы ЛуМЗ-890 на базе ЗиЛ-164А, а затем ЛуАЗ-890Б на базе ЗиЛ-130. Наряду с перечисленными моделями специальных автомобилей выпускались прицепы-рефрижераторы модели ЛуМЗ-853Б на базе прицепа ИАПЗ-754В и ЛуАЗ-8930 на базе ГКБ-819.

В 1960-е годы на заводе начались работы по внедрению в производство грузопассажирского автомобиля **ЗАЗ-969**, разработанного Запорожским автомобильным заводом «Коммунар».

В 1965 году на предприятии были изготовлены опытные образцы новых автомобилей ЗАЗ-969B. В декабре 1966 года собрана первая опытно-промышленная партия в количестве 50 шт. В том же 1966 году был начат мелкосерийный выпуск ЗАЗ-969В(ЛуМЗ-969В ) с 4-цилиндровым двигателем МеМЗ-969 с воздушным охлаждением мощностью 30 л. с.

С 1968 года, в связи с переименование с 11 декабря 1967 года Луцкого машиностроительного завода в автомобильный, соответственно изменилась и аббревиатура названия - с ЛуМЗ на ЛуАЗ. С этого времени его специализацией стало производство грузопассажирских автомобилей малого и особо малого классов, а также транспортеров военного назначения.

В 1969 году завод освоил выпуск грузопассажирского автомобиля **ЛуАЗ-969В**(ЛуМЗ-969В), с 1970 года началось их серийное производство. Именно с ЛуМЗ-969В начинается история луцких джипов. Сразу следует отметить, что модель ЛуМЗ-969В, хотя и была прямой наследницей опытного ЗАЗ-969, имела тем не менее колесную форуму 4х2 и привод только на передние колёса.

Модель "969В" выпускалась мелкосерийно до 1971 года, пока Луцкий автозавод не освоил выпуск полноприводного варианта, получившего название ЛуАЗ-969. С 1971 года Луцкий автомобильный завод смог освоить выпуск автомобилей с полным приводом. Основным приводом на ЛуАЗ-969 по прежнему являлся передний. Привод на задние колеса осуществлялся с применением редуктора заднего моста, жестко соединяемого с силовым агрегатом посредством приводного вала, который включался в тех случаях, когда автомобилю нужно было преодолеть труднопроходимый участок пути. Как и ЛуМЗ-969В, ЛуАЗ-969 использовал четырехцилиндровый двигатель МеМЗ-969 с воздушным охлаждением мощностью 30 л.с. Начиная с этой модели и до самого конца выпуска джипов 969-го семейства всем ЛуАЗам свойственен целый букет конструктивных особенностей, обеспечивающих выдающуюся проходимость - высокий дорожный просвет, независимые подвески, понижающая передача и колесные редукторы, блокировка дифференциала заднего моста.

В 1975 году завод начал серийный выпуск автомобилей модели **ЛуАЗ-969A** с двигателем МеМЗ-969А мощностью 40 л. с. Как и предшественник, ЛуАЗ-969А имел грузоподъемность 400 кг и мог буксировать одноосный прицеп массой до 300 кг. Всего было выпущено около 30,5 тысяч моделей этой модификации. При этом автомобили ЗАЗ-969B, ЛуАЗ-969 и ЛуАЗ-969A внешних отличий друг от друга не имели.

В октябре 1975 года было создано производственное объединение «АвтоЗАЗ», в состав которого вошли Запорожский автомобильный завод «Коммунар», Мелитопольский моторный завод, Луцкий автомобильный завод и несколько других предприятий автомобильной промышленности СССР.

В 1977 году был представлен **ЛуАЗ-969М**, серийный выпуск которых завод начал в мае 1979 года. Модернизированный ЛуАЗ-969М, оснащался раздельным приводом тормозов с гидровакуумным усилителем на переднем контуре. Внешность автомобиля несколько осовременили по сравнению с предшественником благодаря изменению панелей передка, также была изменена форма лобового стекла, двери оборудованы замками, откидной задний борт стал несколько выше, окна дверей получили металлические рамки и открывающиеся "форточки", а салоне появились «мягкая» панель приборов, травмобезопасная рулевая колонка и "жигулёвские" сиденья.

Как и в случае с ЛуАЗ-969А общая грузоподъемность (включая массу перевозимого груза, водителя и пассажиров) не превышала 400 кг. Также от предыдущей модели ЛуАЗ-969М получил барабанные передние и задние тормоза, рулевое управление с червячным рулевым механизмом и 4-скоростную коробку передач в одном блоке с межколёсным дифференциалом. Как и предшественник, автомобиль комплектовался 40-сильным двигателем МеМЗ-969А. Сошедший в 1982 году с конвейера автозавода 100-тысячный автомобиль был именно модели ЛуАЗ-969М. С 1966 года по 1 мая 1989 года завод выпустил около 182 тыс. автомобилей.

С течением времени требования к технико-экономическим и эксплуатационным качествам автомобилей возросли. ЛуАЗ-969М перестал пользоваться хорошим спросом. Чуть ли не единственным достоинством машины оставалась ее высокая проходимость.

После проведённой в 1990 году модернизации ЛуАЗ-969М был присвоен новый индекс - **ЛуАЗ-1302**. Новая модель комплектовалась более мощным двигателем МеМЗ-245-20 мощностью 53 л.с. и рабочим объемом 1100 куб. см с водяным охлаждением, изменённой тормозной системой, улучшенной конструкцией рулевого управления и радиальными шинами М-183Я. Новый мотор в сочетании с новыми шинами позволил снизить расход топлива в среднем на 16% и значительно уменьшить шумность. Поскольку была сохранена продольная компоновка двигателя, агрегаты трансмиссии (коробка передач, главные передачи, колесные редукторы) сохранены те же, что и у ЛуАЗ-969М. Для улучшения управляемости и устойчивости была изменена конструкция рулевого привода (трапеция, рулевые тяги, их наконечники, маятниковые рычаги). Применение более мощного двигателя потребовало установки тормозных колодок с накладками из улучшенного материала, алюминиевые барабаны с чугунными вставками. Прочнее стали новые лонжероны П-образного сечения. Передние сиденья были позаимствованы у "Таврии", а сзади стали устанавливаться новые оригинальные. Крепче стала дуга безопасности, появилась новая панель приборов и дополнительные шумо и виброзащитные коврики. Салон машины стал более комфортабельным благодаря наличию системы отопления и вентиляции с отопителем, включенным в систему жидкостного охлаждения мотора и измененными воздуховодами.

Внешне ЛуАЗ-969М и ЛуАЗ-1302 практически неразличимы. ЛуАЗ-1302 можно отличить от предшественника только по облицовке радиатора, которая была немного изменена - появились дополнительные вентиляционные отверстия и по перенесенному вниз приводу стеклоочистителя.

В 1991 году началось мелкосерийное производство грузовой модификации модели "1302" - **ЛуАЗ-13021**. Прототипы строились как на базе модели "969М", так и на базе "1302" .

В отличие от базовой модели, все нагрузки воспринимаются у ЛуАЗ-13021 не несущим кузовом, а рамой с лонжеронами открытого сечения. По сравнению с базовой моделью, у грузового варианта на 500 мм была увеличена колесная база (до 2300 мм), что повлекло за собой увеличение длины карданного вала. Задняя подвеска получила усиленные рычаги и более жесткие торсионы (как на передней подвеске).

Для перевозки груза весом в 400 кг предназначена металлическая платформа с откидными боковыми и задним бортами. Борта кузова оснащены надставными поручнями с деревянными продольными брусовыми накладками. Кроме того, позади кабины, на переднем борту кузова, смонтирован трубчатый каркас безопасности. Тентом грузовая платформа не комплектовалась.

Двухместная кабина грузовика унифицирована с кабиной ЛуАЗ-1302. Под брезентовым верхом находится каркас безопасности, защищающий водителя и пассажира при опрокидывании. Также от базового джипа у пикапа сохранены тормозная система и система рулевого управления. Автомобиль оснащался двигателем МеМЗ-245-20 (рабочий объем 1091 куб. см, мощность 53 л.с.) с системой жидкостного охлаждения. Модель "23021" получила только передний привод, а кроме того, конструкторы отказались от традиционной луазовской подвески и колесных редукторов - спереди установлена традиционная подвеска типа "МакФерсон", а сзади неразрезной мост на листовых рессорах. Вследствие этого дорожный просвет уменьшился с 280 мм до 200 мм. Также автомобиль получил реечное рулевое управление и двигатель ВАЗ-2103 рабочим объемом 1,452 литра и мощностью 72 л.с. Коробка передач была применена от "Москвича-2141".

Запасное колесо, крепившееся на ЛуАЗ-1302 на задней откидной двери, на ЛуАЗ-13021 перекочевало под грузовую платформу справа. Слева же между осями под платформой разместился бензобак.

Были разработаны специализированные модификации ЛуАЗ-13021:

**ЛуАЗ-13021-03** — модификация модели "13021" с жесткой кабиной и люком в крыше.

**ЛуАЗ-13021-04** — опытная длиннобазная грузопассажирская модификация модели ЛуАЗ-13021. В сдвоеной кабине предусматривалаось расположение четырех человек, а на укороченной грузовой платформе можно было перевозить до 250 кг груза.

**ЛуАЗ-13021-07** — вариант модели ЛуАЗ-13021-04 с удлиненным кузовом типа «фургон» со стеклопластиковым верхом и металлическим задним откидным бортом.

Опытный полноприводный автомобиль **ЛуАЗ-13021-08** со стеклопластиковой крышей предназначался для обслуживания сельских фельдшерских пунктов и доставки людей в больницу. Кузов предусматривал возможность размещения носилок и имел четыре двери: одну слева, две справа и одну заднюю.

В период 1997-1998 годах некоторое количество ЛуАЗ-13021 было собрано из луцких машинокомлектов российской фирмой "Валетта". Сборка производилась в одном из помещений, принадлежащих локомотивному депо «Поварово-3» (Московская область). Партнерами предполагалось собирать джипы ЛуАЗ-1302 и коммерческие микрогрузовики ЛуАЗ-13021. Крест на проекте поставил кризис 1998 года, вследствие которого ЛуАЗ, из-за хронического отсутствия денежных средств, не мог обеспечить требуемой ритмичности поставок комплектующих. Проект был остановлен примерно через год после его старта.

**Некоторые технические данные автомобиля ЛуАЗ-13021:**

Габаритные размеры, мм: 3990х1650х1754 (ДхШхВ)

База, мм: 2300

Колея: передних колес - 1340мм, задних колес - 1335мм.

Размеры грузовой платформы, мм: 1825х1650

Погрузочная высота, мм: 760

Размер шин: 175/80r13

Максимальная скорость, км/ч: 90

Модификация **ЛуАЗ-1302-05**, получившая имя "Форос", и представленная публике в 1999 году на московском автосалоне MIMS'99, была разработана на базе модели ЛуАЗ-1302 и предназначалась в основном для поставок в страны, где существовала рыночная ниша "пляжных" автомобилей. Машина отличалась от базовой модели не только дизайном и открытым кузовом с дугами безопасности - в качестве силового агрегата был использован рядный четырехцилиндровый 35-сильный итальянский дизель Lombardini модели LDW 1404 с рабочим объемом 1372 куб. см. О количестве, в котором был изготовлен данный автомобиль, информация отсутствует.

**Некоторые технические данные ЛуАЗ-1302-05:**

Колёсная формула - 4х4;

Грузоподъёмность - 400 кг;

Масса снаряженного автомобиля - 970 кг;

Полная масса - 1370 кг;

Габариты - 3430х1610х1754 мм (ДхШхВ);

Дорожный просвет - 280 мм;

База - 1800 мм;

Колея - 1360 мм;

Максимальная скорость - 100 км/ч;

Максимальный угол подъёма - 60%;

Максимальный угол поперечной устойчивости - 40 градусов;

Глубина преодолеваемого брода - 0,5 м;

Колёса: диски 51/2J/13; шины 186/65R13.

Семейство ЛуАЗ-1302 стало последней серийной продукцией собственной разработки в истории завода. В 2000 году в Луцке наладили крупно-узловую сборку ВАЗов и УАЗов. В 2001 году было продолжено освоение сборки автомобилей ВАЗ-21099, ВАЗ-2107, ВАЗ-2104, ВАЗ-23213 "Нива", УАЗ-3160. В этом же году руководство завода приняло решение остановить производство автомобилей ЛуАЗ-1302 и ЛуАЗ-13021 как морально устаревших.

В 2002 году продолжали наращиваться темпы сборки: к ВАЗам и УАЗ добавились автомобили Иж, позже - началась сборка грузовиков Кiа, Isuzu, Hyundai.

В 2005-м Луцкий автозавод входит в состав корпорации «Богдан». Совет директоров корпорации принимает решение о перемещении производств: автомобильного из Луцка в Черкассы и автобусного с Черкасс в Луцк. Также осенью на предприятии начинается крупноузловая сборка легковых автомобилей Hyundai и Кiа.

**Описание**

**Двигатель.**

Мод.МеМЗ-245.20, бензиновый, рядный, 4-цил., 72x67 мм, 1,091л, степень сжатия 9,5, порядок работы 1-3-4-2, мощность 39 кВт (53 л.с.) при 5300-5500 об/мин, крутящий момент 80,4 Н-м (8,2 кгс-м) при 3600-4000 об/мин. Карбюратор ДААЗ-21081;   
воздушный фильтр - со сменным бумажным фильтрующим элементом..

**Трансмиссия.**

Сцепление - мод. МеМЗ-245, однодисковое, с диафрагменной нажимной пружиной, привод выключения - гидравлический.   
Коробка передач - мод. МеМЗ-969А-10, 4-ступ. с понижающей передачей, с синхронизаторами на всех передачах переднего   
хода, кроме понижающей. Передат. числа: понижающая - 7,2; I-3,8; II-2,118; III-1,409, IV-0,964; ЗХ-4,156. Приводной вал редуктора заднего моста - торсионного типа, с тремя подшипниковыми опорами. Установлен в кожухе, соединяющем коробку передач с редуктором заднего моста. Главная передача ведущих мостов - коническая с круговыми зубьями, передат. число - 4,125; дифференциал - конический с двумя сателлитами; редуктор заднего моста - с блокировкой межколесного дифференциала. Колесные редукторы - прямозубые цилиндрические шестерни, передат. число - 1,294.

**Колеса и шины.**

Колеса - дисковые, обод 4 1/2J-13. Шины - 175/80R13 мод. М-183Я.   
Давление воздуха в передних и задних шинах 2,0 кгс/см. кв. Число колес 4+1.

**Подвеска.**

Передняя и задняя - независимая, торсионная, на продольных рычагах, с амортизаторами.

**Тормоза.**

Рабочая тормозная система - с барабанными механизмами (диаметром 230 мм, ширина накладок 40 мм), двухконтурным гидравлическим приводом (раздельный по осям);   
контур на передние тормоза - с гидровакуумным усилителем. Стояночный тормоз - на тормоза задних колес, привод - механический. Запасной тормоз - один из контуров рабочей тормозной системы.

**Рулевое управление.**

Рулевой механизм - глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передат. число - 17.

**Электрооборудование.**

Напряжение 12 В, ак. батарея 6СТ-55, генератор Г222 с интегральным регулятором напряжения Я112А, стартер 26.3708, датчик-распределитель   
5301.3786 (бесконтактный), коммутатор 36.3734 или 55.3734, катушка зажигания 27.3705, свечи зажигания А17ДВ-10.

**Заправочные объемы и рекомендуемые эксплуатационные материалы.**

Топливный бак - 34 л, бензин АИ-93 или АИ-98;   
система охлаждения - 7 л, тосол А-40;   
система смазки двигателя - 3,45л, М-6/10Г (заменитель М-12Г);   
коробка передач - 2,3 л, ТАД-17И - при температурах до минус 25°С, ТСп-10 - при температурах от плюс 5 до минус 40°С,   
(заменитель ТАП-15В - при температурах до минус 25°С);   
приводной вал - 0,65 л,   
редуктор заднего моста - 1,4 л,   
колесный редуктор - 4x0,075 л,   
картер рулевого механизма - 0,2 л, кругом масло для коробки передач;   
гидропривод тормозов - 0,6 л,   
гидропривод выключения сцепления - 0,3 л, тормозная жидкость "Томь";   
амортизаторы передней подвески - 2x0,21 л,   
задней - 2x0,165 л, МГП-10;   
бачок омывателя ветрового стекла - 1,75, жидкость НИИСС-4 в смеси с водой.

**Масса агрегатов**

Двигатель со сцеплением, коробкой передач и валом отбора мощности (силовой агрегат МеМЗ-2452) - 146,   
двигатель - 100,   
передний мост (с подвеской и рулевым приводом) - 92,   
задний мост (с подвеской) - 77,   
кузов в сборе - 270,   
колесо с шиной - 16,   
радиатор - 2,5

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

|  |  |
| --- | --- |
| Грузоподъемность | 400 кг. (250 кг груза + 2 чел. или 100 кг + 4 чел.) |
| Снаряженная масса | 970 кг. |
| В том числе: на переднюю / заднюю ось | 600 / 370 кг. |
| Полная масса | 1370 кг. |
| В том числе: на переднюю / заднюю ось | 700 / 670 кг. |
| Допустимая масса прицепа (без тормозов) | 300 кг. |
| Макс. скорость автомобиля | 100 км/ч. |
| Время разгона до 80 км/ч | 24 с. |
| Выбег автомобиля с 50 км/ч  (при выключенном приводе задних колес) | 300 м. |
| Макс. преодолеваемый подъем автомобилем | 60% |
| Контрольный расход топлива автомобиля, л/100 км: при 60 / 80 км/ч | 7,7 / 10,0 л. |
| Тормозной путь с 70 км/ч | 44,8 м. |
| Радиус поворота: по внешнему колесу / габаритный | 5,5 / 6,2 м. |

|  |  |
| --- | --- |
| Модель | Годы выпуска |
| [ЛуАЗ-967](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-967) | 1961—1978 |
| [ЛуАЗ-967М](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-967%D0%9C) | 1978—1989 |
| [ЛуАЗ-1901 «Геолог»](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-1901_(%D0%93%D0%B5%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3)) | 1975 |
| [ЛуАЗ-969](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-969) | 1967—1975 |
| [ЛуАЗ-969А](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-969%D0%90) | 1975—1979 |
| [ЛуАЗ-969М](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-969%D0%9C) | 1979—1996 |
| [ЛуАЗ-1302](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-1302) | 1990—2003 |
| [ЛуАЗ-13021](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-1302) | 1991—2001 |
| [ЛуАЗ-1302-05 «Форос»](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-1302) | 1999—2001 |
| [ЛуАЗ-13021-04](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-1302) | 1991—1998 |
| [ЛуАЗ-13021-07](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%83%D0%90%D0%97-1302) | 2005 |

