

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 33



ЛУАЗ-969М

НЕ РОДИСЬ КРАСИВЫМ
НАРОДНЫЙ «ЛУНОХОД»
ПОПАСТЬ В ДЕСЯТКУ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №33, 2010

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
Украина, 01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (верх, центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко,
Максима Шелепенкова
и Константина Андреева.**

**Автомобиль ЛуАЗ-969М
любезно предоставлен
Мартыновым Вячеславом Викторовичем,
г. Фрязино (Московская область).**





Во второй половине 70-х «автомобильная общественность» страны была заинтригована: Луцкий автозавод объявил о скором появлении новой, модернизированной модели ЛуАЗа.

Рожденный ползатъ

Своим появлением ЛуАЗ-969 «Волянь» обязан конверсии. Созданный для нужд армии транспортер переднего края (ТПК) был необходим военным, хотя и в небольших количествах. Они всячески продвигали этот проект, в том числе и в верхних эшелонах власти. Запуск в серию «гражданской» версии ТПК позволял наладить полноценное промышленное производство вездеходов и значительно снизить их себестоимость. Правда, полет инженерной мысли луцких конструкторов значительно ограничивали возможности смежников Запорожского автомобильного (ЗАЗ) и Мелитопольского моторостроительного (МемЗ) заводов, поставлявших на ЛуАЗ силовой агрегат и элементы трансмиссии. Прототипы ЛуАЗов разрабатывали сначала в Центральном научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ) и на Ирбитском мотоциклетном заводе (ИМЗ), затем на автомобильном заводе в Запорожье. Всеми работами руководил Б. М. Фиттерман. Именно он, проанализировав конструкцию близких по назначению

зарубежных автомобилей, предложил весьма прогрессивную для тех лет схему трансмиссии и ходовой части сверхмалых вездеходов: независимую торсионную подвеску колес и редукторы на каждом колесе для увеличения дорожного просвета. Грузопассажирские автомобили, к которым относился и ЛуАЗ, обязательно должны были иметь сзади удобную погрузочную площадку. Поэтому компактный силовой агрегат Запорожского автозавода, состоящий из собственно двигателя, КПП и главной передачи, пришлось разместить спереди. Привод на задние колеса, понижающая передача и блокировка заднего дифференциала включались по желанию водителя. Коробка передач жестко соединялась с редуктором заднего моста трубой, внутри которой вращался приводной вал. Такая схема позволяла применить редкое техническое решение: исключить карданные шарниры из привода от КПП к заднему редуктору главной передачи. Качание полуосей (ход колес ограничивался десятью сантиметрами) осуществлялось за счет карданных шарниров со стороны колесных

редукторов и скользящих сухарей со стороны дифференциалов (схема, прекрасно знакомая по «классическим» «Запорожцам»). Отсутствие традиционного для большинства джипов громоздкого заднего моста и заключенный в жесткую трубу приводной вал значительно повышали проходимость автомобиля. При этом «спартанское» оборудование и полунесущая конструкция кузова с интегрированными в днище элементами рамы делали луцкий джип достаточно легким, что также способствовало улучшению проходимости.

Шасси ЛуАЗов представляло собой оригинальную, надежную и работоспособную конструкцию, не лишенную недостатков, но имеющую и многочисленные достоинства. Поэтому в ходе модернизации о принципиальном изменении шасси речь не шла, а самым уязвимым местом ЛуАЗ-969 оставался маломощный движок. Количество лошадиных сил увеличивалось по мере совершенствования мелитопольских моторов (в первую очередь, ориентированных на ЗАЗ): в итоге к середине 70-х луцкие микроджипы оснастили 40-сильным МемЗ-969А.



Опытный ЛуАЗ-969М образца 1973 года



Сравнительные испытания новинки ЛуАЗ-969М и его предшественника ЛуАЗ-969А

Рестайлинг «лунохода»

Впервые ЛуАЗ с индексом «969М» появился в начале 1973 года. Уже тогда был обновлен кузов и частично усовершенствована ходовая часть. Но это был скорее промежуточный вариант, так как уже через полтора

процедуры ответственный за модернизацию специалист в какой-то момент сорвался на откровенные оправдания: «Конечно, мы еще не располагаем всеми необходимыми возможностями для достижения желаемых результатов, но то, что в наших

вместительный вещевой ящик в панели приборов, установили солнцезащитные щитки, а также противогололедное устройство на рулевой колонке».

Смех сквозь слезы! Едва ли владельцы старой модификации «лунохода» (именно такое прозвище получила «Волынь» в народе), главным образом колхозники, охотники и рыболовы, в критические моменты эксплуатации своего непотопляемого транспортного средства сетовали именно на отсутствие пепельницы или вещевого ящика...

По мнению специалистов, чтобы усовершенствовать ЛуАЗ-969М, необходимо было сделать следующее: оснастить автомобиль двигателем мощностью не ниже 65–70 л. с. (это «прожиточный минимум», можно было поставить и более мощный двигатель); немного увеличить диаметр колес и ширину резины; для улучшения управляемости на высокой скорости (а при повышении мощности максимальная скорость, естественно, возросла бы) передние тормоза сделать дисковыми; усилить амортизаторы.

Еще до начала серийного производства ЛуАЗ-969М вошел в десятку лучших внедорожников Европы

года на испытания вышел доработанный ЛуАЗ-969М. Перед началом серийного производства главный конструктор Луцкого автозавода Л. Перель на страницах журнала «За рулем» представлял усовершенствованный автомобиль читателям. И даже в рамках этой стандартной официальной

силах, внедряем в серийное производство... В частности, водитель и передний пассажир ЛуАЗа модели «969М» при езде по плохим дорогам значительно лучше чувствуют себя на новых сиденьях, таких же как у первых моделей «Жигулей». Мы ввели фонарь освещения салона, пепельницу,

При такой доработке из хорошего сверхмалого джипа, возможно, получился бы отличный. Это прекрасно понимали и луцкие конструкторы, но в силу вассальной зависимости своего автозавода от запорожского «концерна», не планировавшего производить ни новые двигатели, ни новые элементы ходовой части, им пришлось ограничиться рестайлингом «лунохода», усовершенствованием некоторых элементов конструкции и повышением комфортности. Нельзя сказать, что изменения были едва заметными и неустраивавшими, но популярности ЛуАЗу они не прибавили. Разочарование автомобилистов можно сравнить с чувствами спортивных болельщиков: представьте, что ваша любимая команда в преддверии нового сезона вместо того, чтобы усиленно тренироваться и осваивать новые тактические схемы, вдруг направляет все силы на пошив сверхмодной формы и начинает зубрить квантовую физику. Кстати, в 1977 году в Тольятти уже начали выпускать куда более убедительную по техническим характеристикам и комфорту «Ниву».



Опытный ЛуАЗ-969М образца 1975 года



Увеличение пробега без капитального ремонта можно считать одним из главных достижений модернизации, поскольку, по признанию самого Л. Переля, большинство потребителей воспринимало «луноход» как «моторизованную телегу» и не предъявляло к этой машине никаких «опциональных» требований. Личный танк есть личный танк...

Начинка и интерьер

В модернизированном ЛуАЗе существенной доработке подвергся кузов. Полностью изменилось оформление передка, капот получил крепление на передних петлях, как на «Жигулях» и «Москвичах» того времени. Была модернизирована светотехника, на заднем борту появились фонари заднего хода и освещение номерного знака. Цельноштампованная рама ветрового стекла получила «радиусную» верхнюю часть (для лучшего стока воды). Съемные верхние части дверей стали металлическими, что позволило установить на них полноценные окна с форточками. Все изменения в интерьере автомобиля были направлены на обеспечение комфорта и безопасности. Появилась новая, травмобезопасная панель приборов, «штатные» ремни безопасности, энергоемкая рулевая колонка, снабженная противоугонным блокиратором (как на ЗАЗе и ВАЗах). Дуги, ранее лишь поддерживающие съемный тент, были усилены — они взяли на себя функцию дуг безопасности на случай опрокидывания. Важный момент — появление шумопоглощающих панелей и звукоизоляции, улучшенная герметизация тента.

Из инноваций следует отметить усиление осей рычагов и самих рычагов подвески,

изменение конструкции ограничителя хода колес, устройства глушителя и его крепления к полунесущему кузову. Увеличенные в размерах жалюзи вентилятора должны были обеспечить более эффективное охлаждение двигателя. Кроме того, ЛуАЗ получил более мощный и емкий аккумулятор. Передний тормозной контур оснастили гидровакуумным усилителем.

После всех этих нововведений масса автомобиля по сравнению с предыдущей модификацией выросла на 10 килограммов, зато пробег без капитального ремонта должен был увеличиться, по замыслу конструкторов, до 100 тысяч километров.

Еще до начала серийного производства ЛуАЗ-969М вошел в десятку лучших внедорожников Европы по итогам международного салона в Турине (Италия, 1978 год), а годом позже на выставке в Ческе Будеёвице (Чехия) получил Золотую медаль как один из лучших автомобилей для жителей села.

Серийное производство модернизированного ЛуАЗа началось в мае 1979 года, и именно этой модификации «лунохода» 22 сентября 1982 года выпала честь стать стотысячным автомобилем, сошедшим с конвейера Луцкого автозавода.

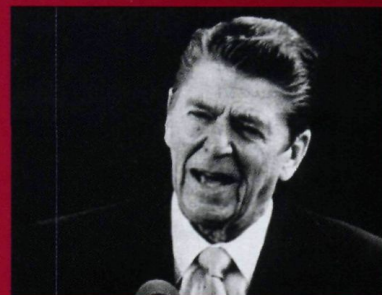
А в это время...

1979 год



На экраны выходит фильм режиссера Владимира Меньшова «Москва слезам не верит». В 1980 году фильм был удостоен премии «Оскар» американской киноакадемии как лучший иностранный фильм.

1981 год



Сороковым президентом США избран Рональд Рейган. Первый срок его президентства (1981–1985) стал периодом резкой конфронтации с СССР. Во второй срок пребывания Рейгана на посту президента США (1985–1989) были сделаны серьезные шаги к нормализации советско-американских отношений.

1984 год

24 января компанией Apple был выпущен первый Macintosh (Mac). Свое название Mac получил от сорта яблок «Макинтош» (McIntosh). Это был первый популярный персональный компьютер с графическим интерфейсом пользователя и мышью вместо стандартного на тот момент интерфейса командной строки.



Боксевой краш-тест опытного образца ЛуАЗ-969М на Дмитровском автополигоне НАМИ



Серийный автомобиль ЛуАЗ-969М

Счастье — в труде

Нельзя сказать, что после рестайлинга спрос на ЛуАЗ резко подскочил, но и не снизился. Благодаря своей поистине выдающейся проходимости он по-прежнему оставался незаменимым транспортным средством для тех, кому часто приходилось ездить по бездорожью. При этом он был сравнительно недорогим. Так, в 1988 году новый ЛуАЗ стоил 5100 руб-

лей — это дороже «Запорожца», но дешевле «Жигулей» и «Москвичей» (не говоря уже о «Ниве»).

Более десяти лет «Волянь» выпускалась без существенных изменений. Но нельзя сказать, что КБ Луцкого автозавода сидело без дела. Конструкторы справедливо рассудили, что тот, кто не блещет ни красотой, ни талантом, находит счастье в труде, а заодно вспомнили, что дале-

кий предок джипа — переднеприводный ЛуАЗ-969В — позиционировался как сверхлегкий грузовичок, развозной фургончик для села. В результате на базе грузопассажирского автомобиля было разработано несколько грузовых модификаций, которые смогли подготовить к выпуску лишь в 1991 году. Главным конструктором ЛуАЗа к тому времени уже работал Б. Гвоздик.

«Рейнджер из атомной зоны» (реж. Вячеслав Никифоров, 1999 год)

Капитан второго ранга Алексей Барсук, уволившись в запас, возвращается из Мурманска в родные места. После аварии на Чернобыльской АЭС его деревенька оказалась на границе с «зоной отчуждения». Старик-отец попадает в больницу, и Алексей берет на себя обязанности лесничего. На белом ЛуАЗе, со старым отцовским ружьем он колесит по разбитым, заснеженным дорогам, по опустевшим селам. В зоне орудуют наркодилеры и браконьеры, и Барсук вступает в конфликт с местной мафией. Смелость и благородство — против жестокости и жажды наживы, светлый ЛуАЗ Алексея — против черного джипа главаря бандитов. Храбрый подводник побеждает в смертельной схватке и спасает от бандитов любимую девушку.



Дальние родственники



DKW Munga (1954–1968 годы)

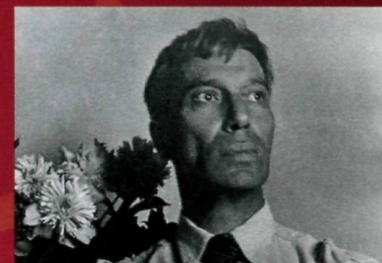
Несмотря на внешнее сходство, общего у нашего «лунохода» и немецкого *DKW Munga* было немного. *DKW* создавался специально для армии, хотя и проник в нее как «контрабанда» в обход послевоенных международных законов, запрещавших Германии производить военную технику. В 1952 году был объявлен конкурс на создание машин для полиции и Федеральной службы охраны границ, которые в официальных документах назывались охотничьими 0,25-тонными полноприводными грузовиками. Конкурс выиграла входившая тогда в состав корпорации *Auto-Union* небольшая фирма *DKW* с прототипом *F91*. Год спустя было налажено серийное производство, а еще через несколько лет автомобиль стал одним из основных «многоцелевиков» бундесвера. *DKW* оснащался трехцилиндровым двухтактным двигателем в 38 л. с. (впоследствии 40 л. с.).



Samas Yeti-903 (1970 год)

В отличие от утилитарного ЛуАЗа итальянский *Yeti* конструировался скорее для забавы. Ни армия, ни прочие спецслужбы этот автомобиль не заказывали. Он был создан в порядке «общественной нагрузки» инженерами *Ferrari*, а производился небольшими партиями туринской компанией *Veicoli Speciali Delta* (Специальные автомобили «Дельта»). Четыре колеса не только ведущих, но и поворотных — приводились в движение 45-сильным мотором от *Fiat-127*. Но на этом чудеса не заканчивались. Существовала модификация *Samas Yeti-903* с колесной формулой «6х6». А вспомнили мы об этом инженерном курьезе потому, что приблизительно с 1974 по 1980 год *Yeti-903* находился на Луцком автозаводе для сравнительных испытаний с ЛуАЗ-969М. Говорят, ЛуАЗ однажды даже вытаскивал застрявшего «итальянца».

1987 год



Союз писателей СССР отменил принятое в 1958 году решение об исключении из своих рядов Бориса Пастернака. Поводом для исключения стала публикация на Западе романа «Доктор Живаго». В 1988 году роман был впервые напечатан в СССР в журнале «Новый мир».

1989 год



7 апреля в Норвежском море затонула советская атомная подводная лодка «Комсомолец». Единственная лодка проекта 685 «Плавник» служила экспериментальной базой глубоководных погружений.

1991 год



12 июня был избран первый президент России. Им стал Борис Николаевич Ельцин. В общей сложности Ельцин занимал эту должность почти девять лет до 31 декабря 1999 года.



ЛУАЗ-969М





- ❶ Приборная панель с «мягкой» отделкой впервые появилась на луцких вездеходах модели «969М»
- ❷ Рулевое колесо на ЛуАЗ-969М такое же как на родственных «Запорожцах»
- ❸ Приборный щиток по комплектации (приборы и сигнальные лампы) соответствует щиткам советских грузовых автомобилей





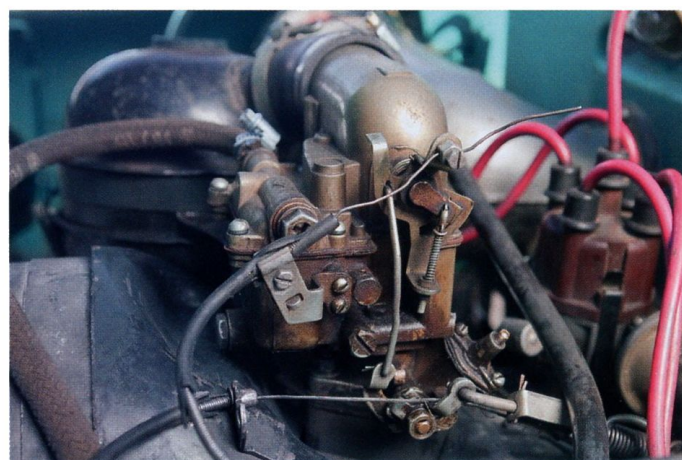
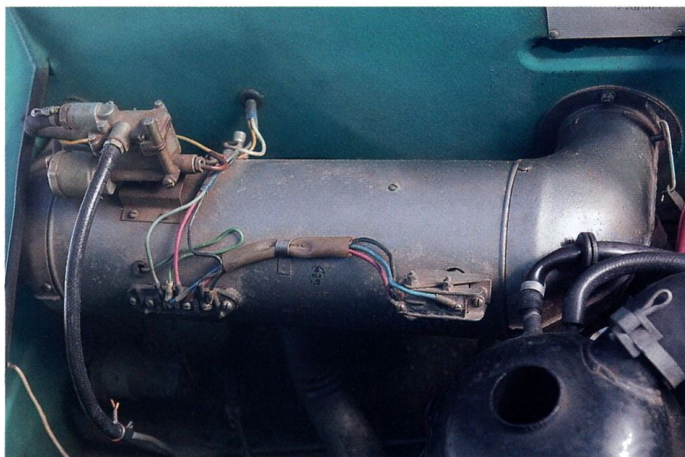
- ❶ Чтобы не повредить привод стеклоочистителей при откидывании на капот ветрового стекла, пришлось сделать на рамке предохранительные выступы
- ❷ Привод стеклоочистителей конструкторы расположили в верхней части ветрового стекла
- ❸ Воздуховод отопителя салона имел весьма непритязательный внешний вид
- ❹ Для удобства посадки предусмотрена наружная подножка
- ❺ Напольные рычаги управления полноприводной трансмиссией мало чем отличались от аналогичных рычагов военных автомобилей



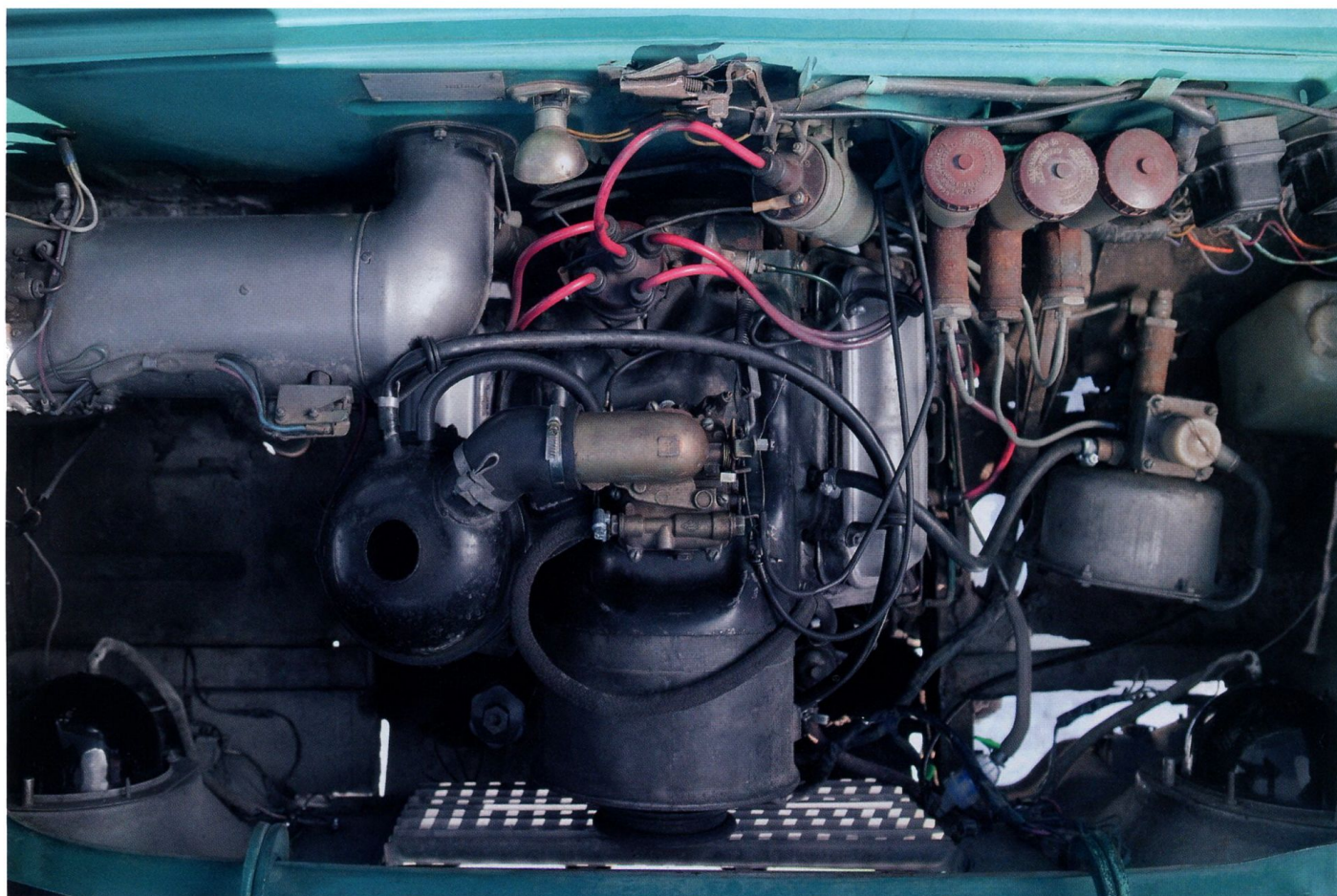


- ❶ Для образования погрузочной площадки необходимо откинуть задний борт и сложить сиденья заднего ряда
- ❷ В стандартном варианте предусматривалось только левое наружное зеркало заднего вида
- ❸ Такие оригинальные дверные ручки впервые появились именно на ЛуАЗ-969М





- ❶ Бензиновый отопитель салона мог работать автономно, независимо от двигателя
- ❷ Каждый контур тормозной системы и гидравлический привод сцепления имел свой собственный бачок
- ❸ Карбюратор К-127
- ❹ Четырехцилиндровый V-образный двигатель МеМЗ воздушного охлаждения компактно расположился под капотом автомобиля



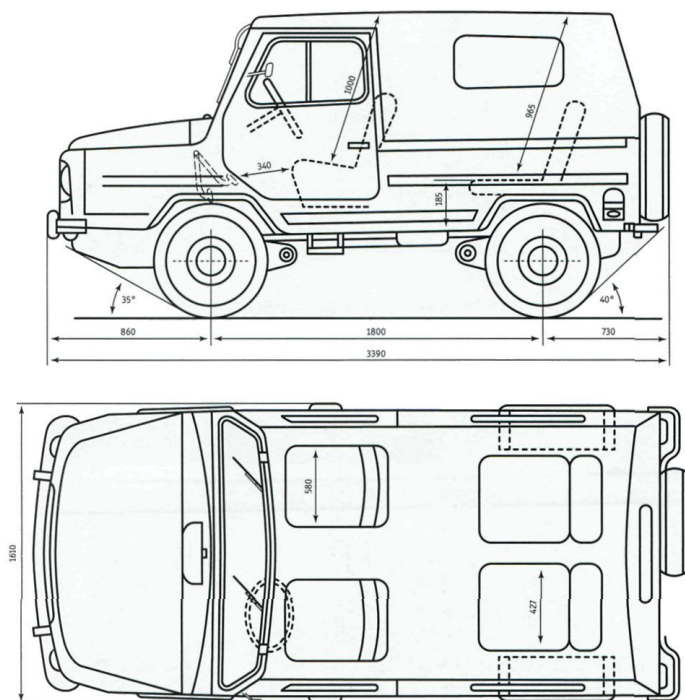


Схема автомобиля ЛуАЗ-969М

Технические характеристики автомобиля ЛуАЗ-969М

Число мест	4
Максимальная скорость	85 км/ч
Расход топлива (при скорости 40 км/ч)	10 л/100 км
Тормозной путь (со скорости 80 км/ч)	43,2 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г-502А
Реле-регулятор	РР-310Б
Стартер	СТ-368
Прерыватель-распределитель	Р-114Б
Свечи зажигания	А-23
Размер шин	5,90-13
Масса, кг	
снаряженная	960
полная	1360
на переднюю ось	690
на заднюю ось	670
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	280
под задней осью	300
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,0
наружный габаритный	5,5

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 17,0

Подвески (передняя и задняя)

независимые, торсионные, с продольными рычагами; амортизаторы гидравлические телескопические двустороннего действия

Тормоза

рабочий барабанный, на все колеса, с отдельным гидравлическим приводом, передний контур с гидровакуумным усилителем

стояночный на трансмиссию с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода; имеет дополнительную понижающую передачу

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I — 3,8; II 2,118; III 1,409; IV 0,964; задний ход 4,156; понижающая передача — 7,2

Главная передача переднего и заднего мостов

двойная, коническая, со спиральными зубьями; колесные редукторы с цилиндрическими шестернями наружного зацепления; передаточное число 4,125; редукторов — 1,294

Двигатель

МеМЗ-969А, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	66
Рабочий объем, см ³	1197
Степень сжатия	7,2
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

К-127

Максимальная мощность

40 л. с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент

7,6 кгс. м при 2700-2900 об/мин



Появление большей части модификаций ЛуАЗ-969М — главным образом, мелкосерийных и опытных образцов — приходится на вторую половину 90-х годов. Но некоторые достаточно заметные и интересные версии увидели свет еще до распада Советского Союза. С декабря 1966 года, когда на Луцком машиностроительном заводе была выпущена первая партия переднеприводных ЛуАЗ-969В, по 1 мая 1989 года с конвейера предприятия сошли около 182 тысяч ЛуАЗов 969-го семейства.



ЛуАЗ-1302. В конце 80-х в Мелитополе освоили выпуск нового двигателя МеМЗ-245-20 для «Таврии»: 53 л. с., с водяным охлаждением, рабочим объемом 1100 см³. Именно его (вкпе с радиатором от ВАЗ-2108) начали ставить и на ЛуАЗ, располагая продольно, так как все агрегаты трансмиссии, включая КПП и главные передачи, остались прежними. Мощность двигателя наконец-то соответствовала внедорожным возможностям шасси. У «Таврии» позаимствовали передние сиденья, у «Жигулей» — печку, появилась новая панель приборов, дополнительные шумо- и виброзащитные коврики.



ЛуАЗ-2403. Первой модификацией базового грузопассажирского джипа, освоенной Луцким заводом в 1988 году, стал не пикап и не легкий грузовичок, а малогабаритный аэродромный тягач. Он предназначался для буксировки на территориях аэропортов багажных и грузовых тележек общей массой до трех тонн. Несмотря на то, что ЛуАЗ-2403 имел полноприводную трансмиссию, в «Условиях эксплуатации» оговаривались качество и материал дорожного покрытия: асфальтобетон или бетон. Двухместная кабина по-прежнему имела тент из брезента, а на месте грузового отсека монтировалось тягово-сцепное устройство Т1 (как на грузовиках).



ЛуАЗ-13021. Разработка грузовичка с увеличенной на полметра (до 2300 мм) колесной базой началась еще до появления ЛуАЗ-1302, однако мелкие промышленные серии с 1991 года выпускались уже с двигателем «Таврии». Главной особенностью этой модификации стал отказ от полунесущего кузова в пользу рамы с лонжеронами открытого сечения. Задняя подвеска получила усиленные рычаги и более жесткие торсионы. На металлической платформе с тремя откидными бортами, оснащенными надставными поручнями с деревянными накладками, можно было перевозить 400 килограммов груза. Запасное колесо переместилось с задней откидной двери под грузовую платформу справа. Бензобак разместился слева под платформой.



ЛуАЗ-13024. Владельцы ЛуАЗов стремились усовершенствовать свои машины — прежде всего, заменить быстро изнашиваемый брезентовый верх жестким. И хотя на самом заводе имелись разработки по установке жесткого верха собственной конструкции, министерство не отпускало средств на его серийное производство. Выпуском пластикового верха для ЛуАЗов занялись производственные кооперативы, появившиеся в СССР в конце 80-х годов. Луцкий автозавод наконец-то получил возможность укомплектовывать свою продукцию жестким пластиковым верхом. Эта модификация даже получила официальный индекс комплектации, но из-за малой мощности кооперативов таких машин было выпущено немного.



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ГАЗ-М1

DeAGOSTINI

