

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 54.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ



№ 86



«МОСКВИЧ-С3» «МЕРИДИАН»

ПРОТОТИП И ЕГО БРАТЯ
КАПОТ БЕЗ БЛИКОВ
ОТ ИННОВАЦИЙ К КОМПРОМИССАМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №86, 2012

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: 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)

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

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»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:

Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.

Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена:

299 руб., 54.90 грн., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2012 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

с. 1, 2, 8–13, 16: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (лев. все), 6, 7 (лев. верх), 14, 15:
частная коллекция Максима Шелепенкова;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
7 (лев. низ): www.media.ford.com
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Сергея Ионеса, Максима Шелепенкова
и Александра Павленко.

Отдельная благодарность ветеранам
АЗЛК художникам-конструкторам
Игорю Андреевичу Зайцеву
и Николаю Николаевичу Титову,
конструкторам двигателей
Виктору Александровичу Борисову
и Виктору Ивановичу Молчанову.

Автомобиль «Москвич-СЗ» «Меридиан»
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей»



Дата выхода в России 08.05.2012

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





В середине 70-х годов конструкторы АЗЛК создали платформу для автомобиля «Москвич» нового поколения с классическим задним приводом, передней подвеской типа «Мак-Ферсон» и независимой задней подвеской. Были готовы новая коробка передач и несколько вариантов двигателя, более мощного, чем серийный М-412.

Раз макет, два макет

На Автомобильном заводе имени Ленинского комсомола (АЗЛК) в середине 70-х разгорелись дебаты по вопросу стратегии дальнейшего развития предприятия. По одну сторону баррикад оказались опытные инженеры, ученики легендарного главного конструктора А. Ф. Андропова, способные собственными силами создать новый, полностью оригинальный автомобиль. По другую — руководители, считавшие, что завод «Москвич» должен скопировать или купить «под ключ» иностранную базовую модель: опыт ВАЗа кружил им голову. Первый опытный автомобиль С1 на новой платформе был построен в трех экземплярах в 1975 году. Кузов был рассчитан на простую и недорогую в освоении технологию производства. Но на заводе и в союзном Министерстве автомобильной промышленности у С1 было много противников: прототип со смелым, авангардным дизайном кузова не был похож ни на одну отечественную или иностранную модель,

а в самый разгар «застоя» никто не хотел брать на себя ответственность за слишком яркий и самобытный автомобиль. Сотрудники Бюро художественного конструирования УКЭР АЗЛК начали работать над новыми, более спокойными, приземленными вариантами кузова. Машину строил тот же авторский коллектив, который работал и над С1. И. А. Зайцев, М. А. Елбаев, В. Э. Вядро, В. А. Арутюнян, Л. А. Леонов, Н. Н. Титов, А. С. Николаев. За проектирование силовой структуры кузова отвечали конструкторы Бюро кузовов во главе с Б. П. Малышенко и коллектив Бюро общей компоновки, возглавляемый Ю. А. Длугоканским. В марте 1976 года был построен несимметричный пластилиновый макет в натуральную величину. Левая сторона претерпела рестайлинг, но сохранила одну особенность С1 — вынесенные на боковину центральные стойки. Изменились капот, решетки вытяжной вентиляции, спереди появились четыре круглые фары. Зато

правая половина того же макета превратилась в абсолютно новый автомобиль сохранился только тип кузова и основные размеры.

Но окончательный макет С2, который был завершен в июне 1976 года, выполнили совсем иначе, с другими боковыми окнами и дверными проемами. По технологии, опробованной на С1, его окрасили и оклеили пленкой фирмы «ЗМ» для имитации сходства с настоящим автомобилем. Если наружное пленочное покрытие макета С1 было цвета «золотистый металлик», то макет С2 сделали серебристым: цвет назывался «Снежная королева». Правая и левая стороны макета имели некоторые отличия: например, было два варианта задних фонарей. Но С2 так и не воплотился в ходовой, «железный» прототип.

Кагры решают все!

В разгар работ над С2 сменилось руководство завода. Летом 1976 года главный конструктор И. К. Чарноцкий был снят



Ходовой образец С3 существовал в единственном экземпляре

с должности и отправлен на пенсию. Эпоха Чарноцкого запомнилась как «золотой век» кузовщиков и дизайнеров: Игорь Константинович, специалист по двигателю и трансмиссии, честно признавался, что плохо разбирается в кузовах, а потому предоставляет специалистам в области художественного конструирования и кузовного производства полную свободу творчества, правда под их личную ответственность. Вскоре после ухода Чарноцкого завод покинул и его директор В. П. Коломников: он получил повышение пост заместителя министра автомобильной промышленности СССР. Ключевые должности на АЗЛК заняли бывшие работники ЗИЛа: директор В. Л. Мельников и главный конструктор Ю. А. Тка-

специалистов «виноват *Citroen*» или «виновата *SIMCA*». В поисках зарубежного аналога проводились переговоры о сотрудничестве с компаниями *FIAT*, *Citroen*, *Porsche*, *Nissan*. Например, рассматривался вариант производства на АЗЛК бюджетной модификации автомобиля *Citroen BX* без гидропневматической подвески. Но иностранные компании выдвигали неприемлемые условия, сроки и цены. Оставалась надежда, что к производству все-таки будет принята своя, московская версия автомобиля.

Здравая идея

Конструкторам «андроновской школы» пришлось осваивать искусство диплома-

художники-конструкторы «приняли за основу». От непривычных глухих задних стоек двухобъемного кузова отказались, сделал его шестиоконным. Провели скромный, но изящный рестайлинг облицовки. Чтобы лишней раз не ссориться с одним из заместителей главного конструктора, кузов по-прежнему не рискнули выполнить в виде хэтчбека. В задней покатой стенке, как и у С1, осталась не пятая дверь, а крышка багажника под задним стеклом. К моменту рождения С3 созрела здравая идея: не ограничиваться двухобъемным вариантом, а с самого начала заложить целое семейство кузовов параллельно с двухобъемным фастбеком или хэтчбеком проектировать седан и универсал. Хотя

Натурные макеты, строившиеся осенью 1976 года и впоследствии воплотившиеся в ходовой образец автомобиля С3, сохранили некоторые черты С2

ченко, скорее администраторы, чем специалисты по легковым автомобилям. Наконец, в том же 1976 году министром автомобильной промышленности вместо А. М. Тарасова стал В. Н. Поляков, бывший директор ВАЗа, у которого был опыт освоения в Тольятти автомобиля *FIAT*. Поляков первым выдвинул идею поиска для АЗЛК зарубежного партнера. Пришедшим с ЗИЛа и других предприятий начальникам разного уровня идея копирования иностранного автомобиля понравилась: все неудачи легко можно было свалить на зарубежных

тими, чтобы убедить руководство принять свой проект. Для новой модификации предложили спокойный, не режущий глаз экстерьер и интерьер. В то же время сотрудники Бюро художественного конструирования УКЭР стремились не отставать от новейших тенденций в мировом автомобилестроении. Натурные макеты, строившиеся осенью 1976 года и впоследствии воплотившиеся в ходовой образец автомобиля С3, сохранили некоторые черты С2. Форму передней части и дверей предшествующего прототипа

в 70-х вошли в моду хэтчбеки, с течением времени стало ясно, что два привычных типа кузова с отдельным багажником и грузопассажирский не собираются сдавать свои позиции. В результате у нового варианта перспективной машины предусмотрели различные кузовные модификации. Задний свес автомобиля удлиненили это позволило бы в будущем малой кровью, не проводя дополнительных работ по удлинению кузова, получить седан и универсал. Эта идея тоже могла послужить аргументом для руководства



Прототип С3 и SIMCA поставлены рядом, чтобы продемонстрировать, насколько собственная разработка АЗЛК солиднее и современнее зарубежного аналога



В Бюро художественного конструирования УКЭР АЗЛК всегда с особым вниманием и ответственностью подходили к вопросу проектирования салона автомобиля и его отдельных элементов. Салоном СЗ занимались Л. А. Леонов и Н. А. Розанов. Им не пришлось, как это было с С1, проектировать приборную панель в расчете на существующие приборы. При создании СЗ было досрочно времени, чтобы разработать и изготовить оригинальную комбинацию приборов силами Бюро электрооборудования.



Макет СЗ, построенный в октябре 1976 года, отличался от будущего ходового образца формой фонарей указателей поворота

в пользу своей, отечественной версии автомобиля.

Но до стадии постройки макетов седан и универсал не дожили, были созданы только эскизы в натуральную величину боковой проекции унифицированных между собой версий прототипа СЗ: двухобъемного фастбека или хэтчбека и классического седана с выступающим багажником. Более того, по некоторым сведениям на той же основе существовал эскиз универсала с задними фонарями, растянутыми вертикально по задним стойкам: позже такие фонари появились на зарубежных моделях универсалов, например, на *Volvo-850* в 1991 году и на *Mitsubishi Lancer IV* в 2003-м.

Хитрые головоломки

Известно, что конструктивные особенности агрегатов автомобиля во многом определяют его внешний облик. Дизайнерам приходится буквально «натягивать» новый кузов на шасси с определенными размерами двигателя и подвески, идти на хитрые компромиссы, когда актуальные элементы внешнего декора по размеру никак не хотят совмещаться с готовыми узлами и агрегатами. У прототипов С1, С2 и С3 это противоречие проявилось в поисках формы оперения.

К концу 70-х в моду входил клиновидный силуэт кузова с отклоненной назад облицовкой и пониженным капотом.



Макет СЗ декабря 1976 года с внешностью будущего ходового автомобиля

Клиновидное оперение улучшало аэродинамику и снижало расход топлива. Но у опытных «Москвичей» с классической компоновкой низкий капот не получался никак. У двигателя семейства М-412 высоко расположены карбюратор и корпус воздушного фильтра. Для С1 сделали объемный капот с характерным несимметричным выступом левее продольной оси. Но следующие образцы требовалось сделать «попроще», без элементов, «раздражающих начальство». Плоский капот получился бы высоким, а передняя часть машины приобрела бы статичную и тяжелую форму «чемодана». Опытный коллектив Бюро художественного конструирования блестяще решил эту «компоновочную головоломку». Ближе к лобовому стеклу на капоте макетов С2 и С3 осталась высокая горизонтальная площадка, как раз над воздушным фильтром. Но по краям объемный капот «скатывался» вниз, и спереди как раз вышел очень изящный «клин», прекрасно сочетавшийся как с модной наклонной, так и с «альтернативной» вертикальной облицовкой. Горизонтальную площадку выделили матовой черной краской и представили элементом безопасности: чтобы ночью уличные фонари и фары встречных машин отблесками в эмали капота не ослепляли водителя. Теория «капота без бликов» в 70-х была модной: капоты

А в это время...

1973 год



На экраны выходит комедия «Иван Васильевич меняет профессию», снятая режиссером Леонидом Гайдаем по мотивам пьесы Михаила Булгакова «Иван Васильевич». Фильм стал лидером проката за год его посмотрели свыше 60 миллионов зрителей.

1973 год

14 сентября звание «город-герой» получили Керчь и Новороссийск. Город-герой высшая степень отличия, присвоенная за массовый героизм и мужество, проявленные во время Великой Отечественной войны. Первыми городами-героями стали Ленинград, Сталинград, Севастополь и Одесса. Позже это звание получили Москва и Киев. Брестская крепость стала называться крепостью-героем. Всего в СССР было 12 городов-героев.

1974 год



18 июня ушел из жизни Георгий Константинович Жуков, выдающийся советский полководец, легендарный «маршал Победы», министр обороны СССР в 1955–1957 годах.

спортивных автомобилей тогда красили матовым черным. Для эффективной защиты кузова при небольших столкновениях бамперы С3 выполнили в виде центральной алюминиевой балки с накладкой горизонтальной полосой с резиновыми отбойниками по бокам. В ноябре 1979 года точно так же были устроены бамперы переднеприводного прототипа, впервые получившего не «симковский», а оригинальный кузов «в стиле SIMCA», впоследствии ставший кузовом серийного «Москвича-2141». Аналогичные по конструкции бамперы были у «Нивы» и у ВАЗ-2105. В те годы конструкторы АЗЛК и ВАЗа воспринимали друг друга не как конкурентов, а как коллег, дружили, тесно общались и обменивались идеями. Агрегаты трансмиссии опытного образца С3 сохранили все особенности С1. Та же коробка передач КП-9, та же подвеска «Мак-Ферсон» спереди, та же независимая рычажно-пружинная задняя подвеска. Правда, к моменту постройки С3 заводские испытатели накопили опыт дорожных испытаний прототипов С1 и иностранного аналога BMW-520 серии E12. В результате была проведена серьезная работа по настройке подвески. Например, подбирались толщина прутка переднего стабилизатора поперечной устойчивости, сравнивалась задняя подвеска со стабилизатором и без него. Наконец, с целью снижения усилия на руле у одной машины червячный рулевой механизм заменили рейкой, которую временно, за отсутствием лучшего, взяли со старенького



Интересно, что за С3, несмотря на сопротивление руководства, все же последовал проект С4 — на тот случай, если по какой-то причине все же удастся отказаться от копирования французского прототипа. Различные версии С4 были построены в виде макетов в масштабе 1:5

Autobianchi Primula, который испытывался в НАМИ еще в конце 60-х годов.

Аналог найден!

Накануне нового 1977 года на АЗЛК планировалось выездное заседание коллегии Министерства автомобильной промышленности СССР, в ходе которого предстояло окончательно определить, каким станет перспективный «Москвич». Именно к этому событию был завершен единственный ходовой образец С3. Чтобы улучшить ходовые качества

С3, сотрудники КБ двигателей оснастили его мотором рабочим объемом 2 л (диаметр цилиндра 89 мм, ход поршня 80 мм). На нем испытывали перспективную разработку Ленинградского карбюраторного завода соответствующий новейшим экологическим нормам карбюратор К-150. Машину окрасили темно-синим «металликом» «Садко» — первым в истории отечественного автомобилестроения серийным «металликом». На конвейере им красили «Москвичи-2140». На совещании коллеги министерства В. Н. Поляков смотрел на прототип С3 без энтузиазма. Именно в 1976 году для изучения и заводских испытаний, как это делалось с незапамятных времен, закупили несколько новых зарубежных аналогов. Среди них была и французская машина SIMCA-1308, получившая в Европе титул «Автомобиль года». Этот образец неожиданно вызвал у Полякова восторг. Именно в SIMCA-1308 министр увидел тот самый зарубежный аналог, который он так давно искал для АЗЛК. И тогда же он начал настаивать на том, что новый «Москвич» непременно должен стать переднеприводным. Главный конструктор Ю. А. Ткаченко согласился с Поляковым и вынудил конструкторов завода «наступить на горло собственной песне» и взяться за разработку нового «Москвича» на базе SIMCA. Попытки убедить министра, что это заведомо устаревший автомобиль и его кузов сложно совместить с двигателем М-412, закончились неудачей, и судьба С3 была решена.

На автополигоне в Дмитрове министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков (у водительской двери) осматривает автомобиль Simca-Chrysler 1308





Дальние родственники



Ford Sierra (1982–1993 годы)

Популярный европейский автомобиль появился позднее СЗ, но примерно в то время, когда новый заднеприводной «Москвич» мог бы добраться до конвейера, если бы было принято решение о его производстве. Он выпускался в виде пятидверного хэтчбека, двух вариантов трехдверного хэтчбека, седана и универсала с множеством различных моделей двигателей. Его пример показывает, что сочетание классического заднего привода с независимой подвеской всех колес ничуть не устарело в 80-х годах и оставалось популярным почти до середины 90-х.



BMW 520 семейства E12 (1972–1981 годы)

Популярный в 70-х годах седан по размеру был крупнее опытных образцов «Москвича» и оснащался шестицилиндровым двигателем. Но именно его закупили в качестве аналога для АЗЛК и подвергли полному циклу дорожных испытаний. Этот отлично отработанный конструктивно и технологически автомобиль с классической компоновкой, передним «Мак-Ферсоном» и независимой задней подвеской служил образцом для окончательной доводки и настройки ходовой части нового «Москвича». От классической компоновки компания BMW не отказалась и по сей день.

1975 год

На проходившем в Колорадо-Спринг (США) чемпионате мира по фигурному катанию золотые медали в парном катании завоевали советские фигуристы Ирина Роднина и Александр Зайцев. Судьи единогласно отдали им первое место с оценками до 6.0.

1976 год



В Москву прибыл Луис Корвалан, генеральный секретарь коммунистической партии Чили. После военного переворота 1973 года и прихода к власти в Чили генерала Пиночета Корвалан находился в тюрьме. В 1976-м его обменяли на советского диссидента Владимира Буковского. На фото: в Кремле Корвалана встречал генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев.

1977 год



Знаменитый норвежский путешественник и ученый Тур Хейердал построил очередную тростниковую лодку «Тигрис» и отправился на ней в пятимесячное плавание через Персидский залив в Индийский океан. На фото: спуск «Тигриса» на воду.



«МОСКВИЧ-СЗ» «МЕРИДИАН»





- 1 Салон выглядит скромнее, чем у образцов «3-5-6» и С1. Авторы интерьера Л. А. Леонов и Н. Е. Розанов вынуждены были ориентироваться на доступные материалы и технологические возможности смежных производств
- 2 Рулевое колесо взято от М-2140, рукоятка рычага переключения передач — от М-412. Замок зажигания вернулся на рулевую колонку
- 3 Для прототипа С3 была спроектирована оригинальная комбинация приборов. Все приборы и контрольные лампы отлично читаются и не перекрываются рулем — на АЗЛК этому уделяли особое внимание





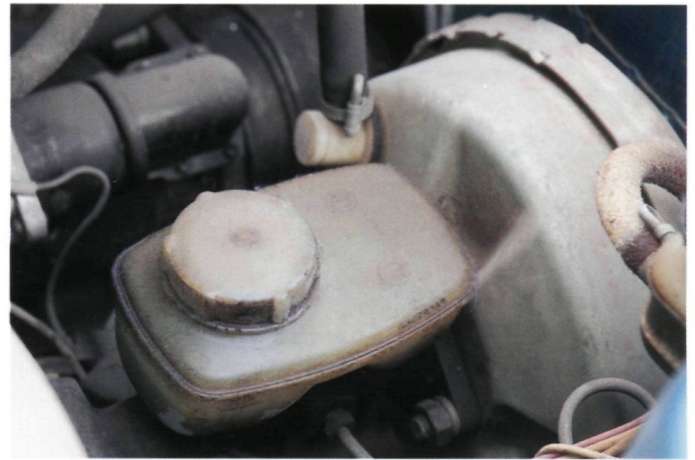
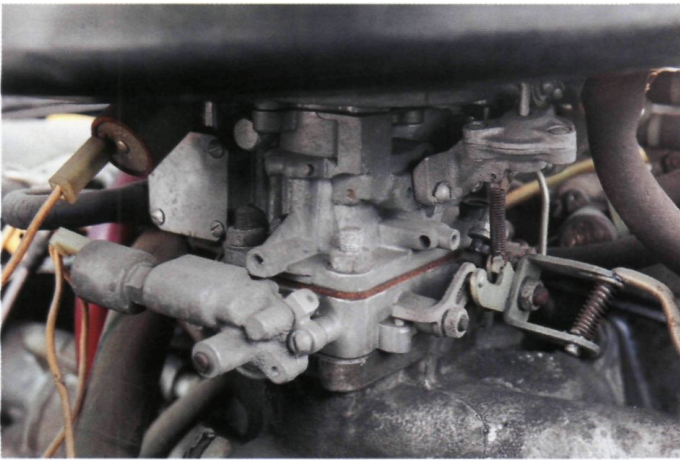
- ❶ Рычаги стеклоочистителей изогнутые, чтобы эффективно очищать непривычно большое для автомобиля 70-х годов лобовое стекло
- ❷ Черная горизонтальная площадка над воздушным фильтром прекрасно сочетается с клиновидным силуэтом переднего края капота и облицовки
- ❸ Удобные ручки дверей в виде скобы с внутренним язычком. Ручки такой формы не травмируют пешеходов
- ❹ Цвет обивки подобран под цвет кузова. Поручни и рукоятки стеклоподъемников от серийного М-2140, рукоятка отпирания дверей — как у будущего М-2140SL. Кнопочная система запираения замков дверей — новинка для заднеприводного «Москвича»
- ❺ Задние фонари с отдельными секциями стоп-сигнала и габаритного огня были хорошей традицией марки «Москвич»
- ❻ Разработка оригинальных фар требовала времени и средств. На опытную машину установили серийные фары М-412, снаружи покрытые пластиковыми колпаками



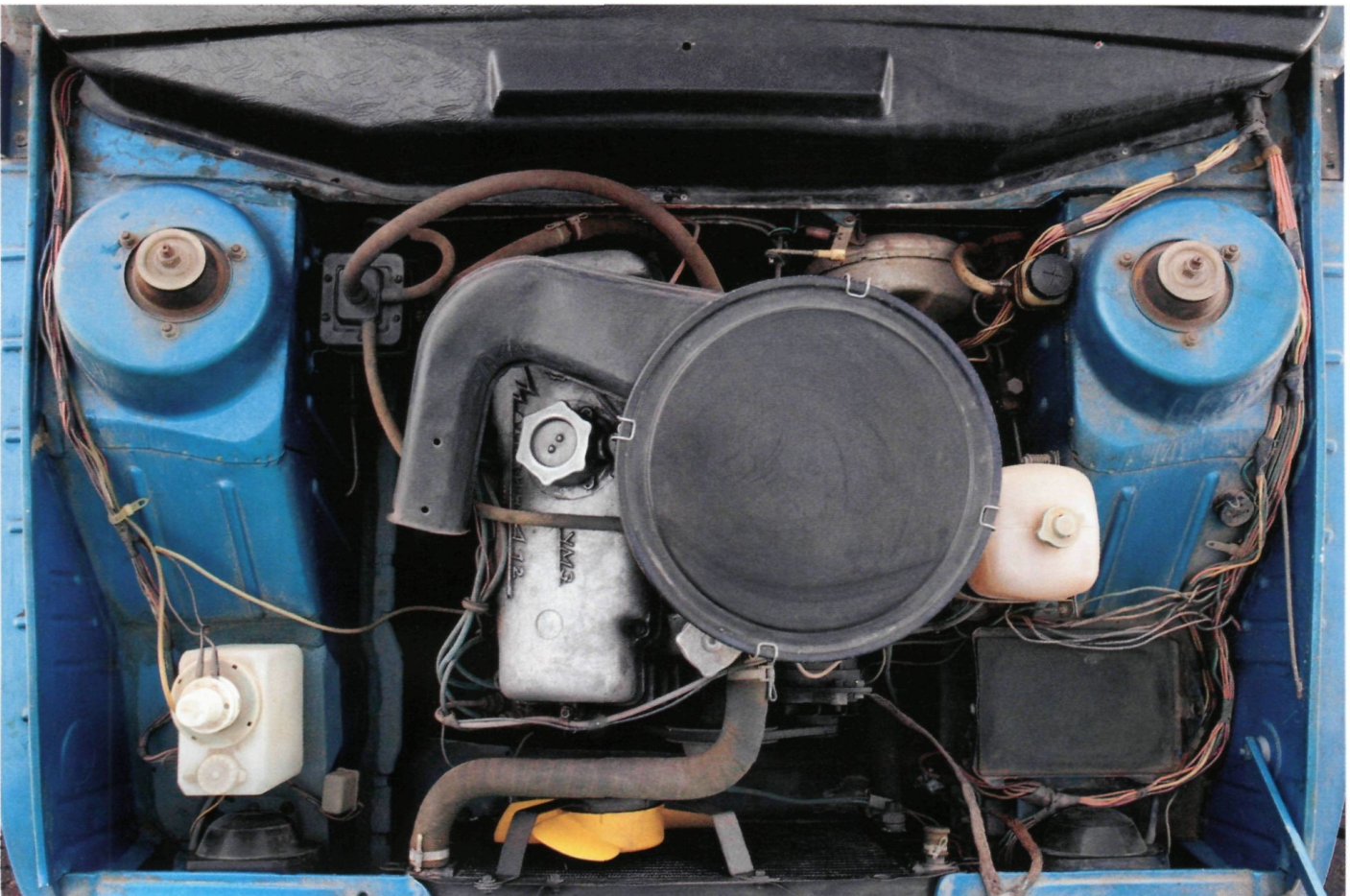
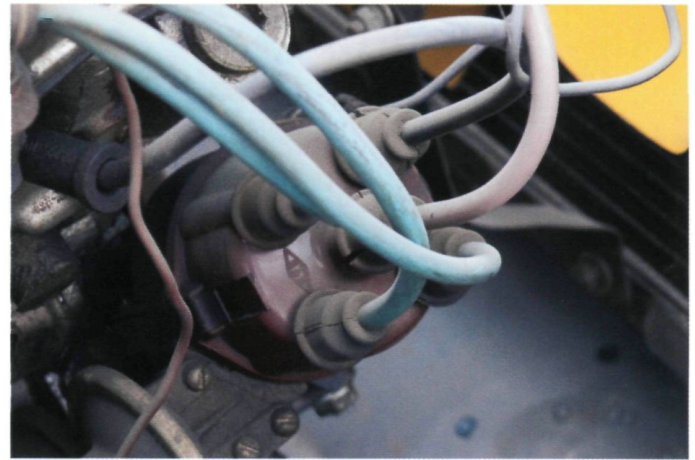


- ❶ Несмотря на вынужденные компромиссы, конструкторы АЗЛК сумели создать свежий и самобытный для 70–80-х годов автомобиль
- ❷ Багажник с отдельной крышкой считался временным решением. Если бы такой автомобиль в целом был принят к производству, инженеры КБ кузовов перделали бы его в полноценный пятидверный хэтчбек
- ❸ Запасное колесо расположено под днищем, как у более позднего серийного «Москвича-2141». За «запаской» видны картер редуктора главной передачи и рычаг независимой задней подвески
- ❹ При проектировании салона предусмотрели решетки вытяжной вентиляции, позволявшие эффективно бороться с запотеванием стекол





- ❶ Благодаря экспериментальному карбюратору уфимский двигатель уже в конце 70-х годов соответствовал европейским экологическим нормам. По характеристикам этот карбюратор превосходил появившийся позднее на ВАЗ-2108
- ❷ Вакуумный усилитель тормозов и главный цилиндр с питательным бачком такие же, как у серийного «Москвича-2140»
- ❸ Распределитель зажигания оригинального двигателя серии «327» был перенесен на головку блока цилиндров. Здесь он, как у серийной машины, приводится непосредственно коленчатым валом
- ❹ Оригинальный двигатель серии «327» рабочим объемом 2 л не сохранился, во всяком случае в той комплектации, в какой он был собран для данного автомобиля. Но уцелел необычный корпус воздушного фильтра



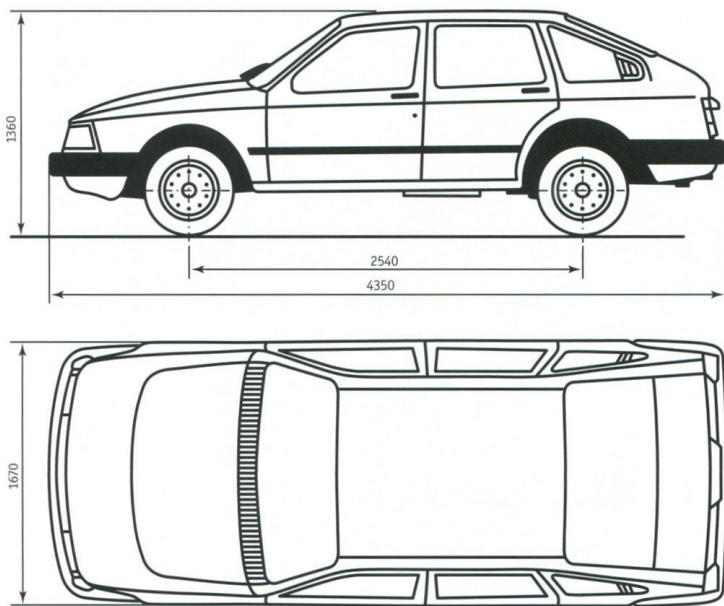


Схема автомобиля «Москвич-СЗ» «Меридиан»

Технические характеристики «Москвич-СЗ» «Меридиан»

Число мест	5
Максимальная скорость	150 км/ч
Электрооборудование	12 V
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 16,1	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, типа «Мак-Ферсон»	



Пластиновый макет в натуральную величину тоже подвергали рестайлингу. Здесь представлен альтернативный вариант оформления задка двухобъемного кузова. Стык фонарей и багажника прямой, а не наклонный, поэтому проем багажника шире. Появилась подштамповка под однострочный или двухстрочный задний номер, которая пригодилась бы для последних серий «черных» номеров и особенно нового стандарта «белых» номерных знаков, введенного в 1981 году.

Подвеска задняя

независимая, пружинная

Тормоза

рабочие передние дисковые, задние барабанные, с гидравлическим приводом

стояночный на тормозные механизмы задних колес, с механическим приводом от ручного рычага

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая

Двигатель

модель 327, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	89
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, см ³	2000
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

К-150

Максимальная мощность

110 л.с.



Макет передней части кузова в натуральную величину с вертикальными брусками облицовки, придуманный И. А. Зайцевым, в 70-е годы смотрелся ярко и привлекательно. Создатели попытались придать оригинальность предполагаемой модификации автомобиля с дизельным двигателем. Для прототипов конца 70-х было создано 16 вариантов бамперов «на все случаи жизни»: алюминиевых, стальных, пластиковых с наполнителями и без них, даже из «кровельного железа».

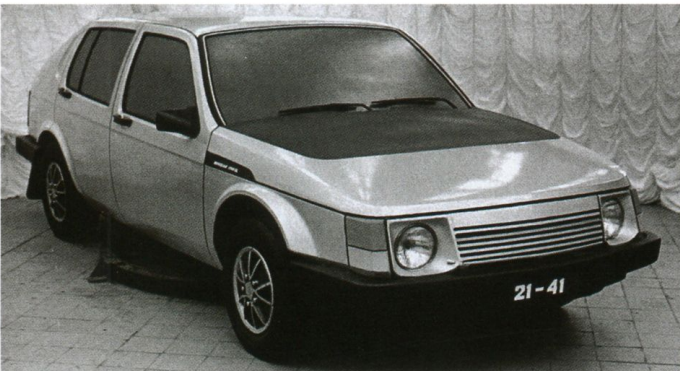


Декоративная надпись *Meridian* впервые появилась на прототипе С1 «для отвода глаз» любопытных прохожих. Однако условная марка «Меридиан» пережила ряд серий опытных образцов будущего «Москвича». Багажник макета С3, завершеного в октябре 1976 года, украсил шильдик *Meridian 1700SL* (на С1 стоял шильдик *Meridian 1700TS*). Впоследствии надпись *Meridian* нанесли на капот и пятую багажную дверь переднеприводных опытных образцов 1980–1981 годов с кузовом, аналогичным кузову «Москвича-2141», который пошел в серию в 1986 году.



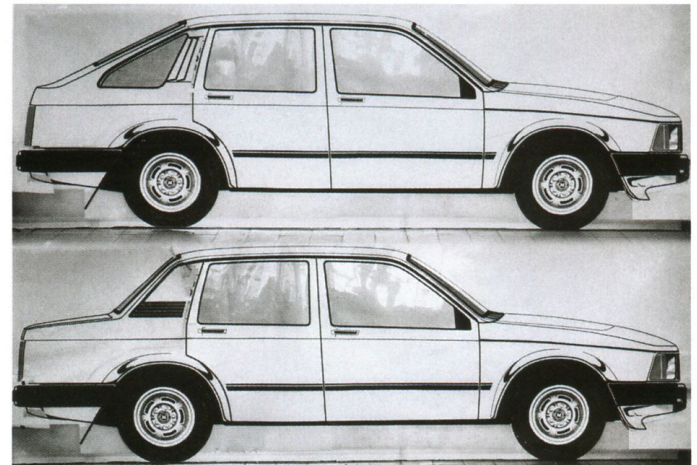
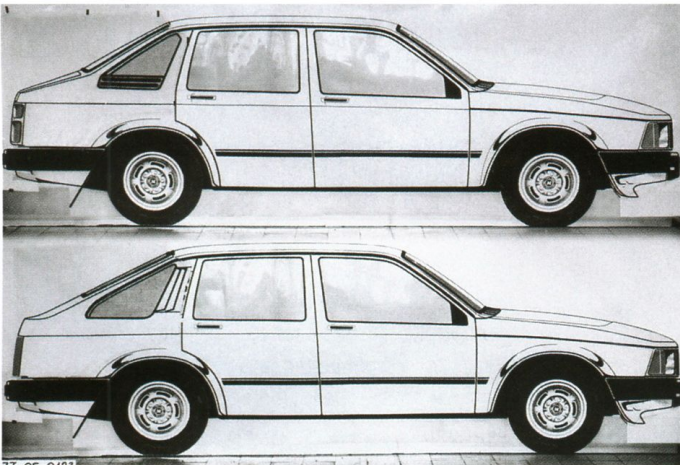
Макет, состоявший из двух половинок, был завершен в марте 1976 года. Слева привычные двери, скрывающие под собой стойки. Справа вынесенные на боковины центральные стойки.

Силуэт получился изящным и динамичным. В оформлении передка возврат к круглым фарам с двухфарной или четырехфарной системой освещения.



Макет С2, сделанный в июне 1976 года, по многим деталям близок к будущему С3. Сформировался клиновидный силуэт, появилась черная площадка на капоте. Вместо утопленных ручек дверей ручки, выполненные в виде скобы. Характерное

расположение ручек прямо под окнами по наследству перешло на макет С3. Фары самые простые стандартные круглые. Разбитую фару можно было заменить любой другой, скажем взятой с грузовика.



Эскизные проекты модификаций кузова «седан» и «хэтчбек»

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!

СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
600 руб.
рекомендуемая цена
150 грн.
розничная цена
59 000
бел. руб.
розничная цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
АМО-Ф-15

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
9 772071 095773
00086
98000