

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 44 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 133

СССР



«МОСКВИЧ-2137»

САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ УНИВЕРСАЛ
ПРИЯТНЫЕ МЕЛОЧИ
ПРЕЖДЕВРЕМЕННАЯ ОТСТАВКА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №133, 2014
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
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

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

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

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, 600001 г. Владимир а/я 30,
«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,
влияния и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Сагажанского, 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 «КП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9:00–21:00)

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

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена:
54,90 грн, 44 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2014 000 «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:

стр. 1, 2, 8–10, 16:
ООО «Де Агостини»;
3–7, 11–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова.

Текст — Сергей Ионес

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
конструкторов АЗЛК:
Виктора Александровича Андронova,
Георгия Викторовича Михайлова,
Нину Ивановну Насонову,
Юрия Степановича Семина, а также
Егора Карлунина, Максима Новикова,
Сергея Ионеса, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:

Наиль Хуснутдинов и Артём Юлдашев

Дата выхода в России 10.03.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP





За восемь лет серийного производства автомобиль «Москвич-2137» стал самым массовым и популярным универсалом из всех выпускавшихся на МЗМА и АЗЛК. Он был собран, как из кубиков, из проверенных деталей базового седана «Москвич-2140» и созданного еще в 60-е годы универсала «Москвич-426».

Двойное назначение

В советском автомобилестроении пятидверные грузопассажирские универсальные кузова появились как основа для специальных модификаций. На Горьковском автозаводе универсал использовали в качестве носителя агрегатной базы для автомобиля медицинской службы, а на МЗМА — для развозного фургона. Но со временем типаж советских легковых автомобилей уже трудно было представить без этих кузовов «двойного назначения». Более того, сформировался постоянный контингент заказчиков — и внутри страны, и на зарубежных рынках. Даже выбирая иностранную модель для массового производства на Волжском автозаводе, советская сторона приняла у итальянских

партнеров универсал как обязательное дополнение к седану. Дебют самого первого универсала «Москвич-400/421» был неудачным. Автотранспортный кузов на базе модели второго поколения автомобиля «Москвич-423» конструкторы МЗМА тщательно подготовили и вполне успешно внедрили. Правда, этот кузов создавался «вдогонку» за готовым седаном. В конце 50-х годов, когда базовая модель М-407 еще не успела устареть, главный конструктор МЗМА Александр Федорович Андронов принял решение проектировать новую базовую модель — «Москвич» третьего поколения. На этот раз универсал закладывался в семейство изначально, как модификация, которая должна встать на конвейер вместе с седаном.

Не копировать!

В 1960–1961 годах из экспериментального цеха завода вышли четыре серии парных прототипов 63С2, 63С4, 63С6 и 63С8. Цифра «63» означала будущий модельный год, буква «С» расшифровывалась, видимо, как «седан», далее следовал номер пары. Эти машины стали своего рода школой для конструкторов-кузовщиков и молодых художников, выпускников Строгановского училища: Андронов учил их создавать свои оригинальные кузова, не копируя никакие иностранные технические и дизайнерские решения. На базе четвертого варианта седана был изготовлен первый универсал 63У8: буква «У» указывала на тип кузова, а цифра «8» соответствовала паре базовых седанов. Этот автомобиль еще существенно



«Москвич-2137» переходного выпуска с салоном, рулем и ручками дверей от М-412 (начало 1976 года)





Опытный образец универсала 63У8 1961 года. Задок существенно отличается от серийных автомобилей

отличался от будущего М-426 и по дизайну, и по конструкции кузова.

В 1962 году появился пятый вариант — четыре образца 63С12. Кузов этих машин, спроектированный под руководством ведущих конструкторов Аркадия Носова и Станислава Лобова, был принят к серийному производству. Пока шли испытания

приходилось либо изготавливать дополнительные дорогие штампы под задние двери, либо оставлять без изменений двери седана. При рамочных дверях достаточно приварить к одинаковому для седана и универсала штампованному основанию двери рамки с измененной формой профиля под разную форму окон или форточек. В дан-

управлением изначально закладывалась в семейство, поскольку новую модель планировали продавать за рубеж.

Рекомендованный к производству в 1963 году вариант «Москвича-426» несколько отличался от будущего серийного автомобиля. Например, длинную панель крыши усиливали два заметно выступающих ребра. Построенный одновременно прототип фургона «Москвич-433» этих выштамповок не имел — его кузов за счет закрытых проемов окон, «длинных» цельных задних крыльев и перегородки обладал большей жесткостью, чем кузов универсала, поэтому в дополнительном усилении крыши не нуждался.

Подготовка к серийному производству заняла долгих четыре года. В 1966 году с конвейера сошел фургон, в 1967 году — более сложный и дорогой универсал. В серии «Москвич-426» получил плоскую

В 70-е годы автомобили с кузовом «универсал» продавали частникам без ограничений. Розничная цена М-2137 в 1979 году составляла 7700 руб., а седана М-2140 — 7300 руб.

первых седанов, в макетной мастерской при участии Бориса Иванова, Ефима Мастбаума, Марата Елбаева и других художников-конструкторов строились полноразмерные пластилиновые макеты универсала и фургона с несколькими вариантами внешности, но по основным деталям кузова унифицированные с седаном 63С12.

Создавать на основе макета ходовой железный универсал предстояло конструкторам кузовов и шасси. Помимо Носова и Лобова, в этой работе участвовали Сергей Чуразов, Александр Жерядин, Виталий Тарасов, Леонид Белкин, Валентина Белова, Анатолий Шилин, Борис Малышенко, Виталий Марченко и другие. Разработку универсальной модификации упростили некоторые решения, заложенные в М-408: например, боковые двери рамочного типа. Создавая универсалы на базе кузовов с цельноштампованными дверями, как у М-402 и всех автомобилей «Волга»,

ном случае у седана М-408 рама была гнутой, а у универсала М-426 — сваренной из двух частей.

Интересно, что один из самых первых ходовых образцов универсала, будущего М-426, еще с облицовкой от 63С12, был построен с правым рулем. Модификация с правым

крышу от фургона. Дальше грузопассажирский и грузовой кузова модернизировали одновременно с базовыми седанами. Когда появились унифицированный моторный отсек и облицовка с прямоугольными фарами, в спецификацию универсала просто внесли соответствующие изменения. Универсал



Передняя часть опытного 63У8 унифицирована с седаном 63С8



с двигателем М-412 получил индекс «Москвич-427». В 1972 году конструкторы Виталий Тарасов и Анатолий Цебрый спроектировали для универсала и фургона новую цельную торцевую дверь взамен составной, сделанной из двух половин.

Другое «лицо»

В начале 70-х годов решался вопрос о новой базовой модели «Москвича». Пока пост главного конструктора занимал Андронов, под его руководством было разработано новое семейство автомобилей с удлиненной колесной базой и увеличенной шириной колеи, к 1972 году уже получившее индекс М-2141. Помимо седанов с условными индексами серий прототипов от «3-5-1» до «3-5-4», был изготовлен ходовой образец универсала. Машины следующей серии — «3-5-5» и «3-5-6» — в металле удалось построить только с кузовом седан, но универсал на их базе тоже предусматривался: существовали его пластилиновые макеты. Параллельно готовился менее радикальный проект нового «Москвича». Андронов писал: «И вот мы получаем задание обновить внешность «Москвича». ...Мы обдумываем пути, как выполнить задание с использованием имеющегося оборудования, но, конечно, с изготовлением некоторого количества новых штампов». Именно такой, менее сложный вариант освоения новой модели приветствовало руководство

ПО «Москвич» во главе с генеральным директором Валентином Петровичем Коломниковым. На то была объективная причина: автомобилю М-2141 необходим двигатель увеличенного литража и новая коробка передач, а смежные предприятия в Уфе и Омске срывают их выпуск. Новое семейство с базовой моделью «Москвич-2140» получается путем рестайлинга М-412. Модернизация осуществляется исключительно добросовестно — ее выполняют конструкторы высочайшей квалификации, в прошлом создавшие все семейство М-408/412, досконально знающие все особенности производства и эксплуатации этих автомобилей. Изменения коснулись, прежде всего, кузова. Ведущим конструктором по кузову снова, как и 10 лет назад, выступил А. В. Носов. Его коллега С. Н. Лобов тоже участвовал в этой работе, теперь уже в должности заместителя главного конструктора. Кузовщиками руководил начальник Бюро кузовов С. Д. Чуразов. В разгар работ над М-412Н Андропова

Макет будущего универсала М-426 в натуральную величину с продольными усилителями крыши. Такие же выступающие ребра были и у ходовых образцов

на посту главного конструктора сменил Игорь Константинович Черноцкий, который и довел семейство М-2140 до конвейера. Особая ответственность легла на художников-конструкторов, ведь им предстояло создать новое «лицо» автомобиля. Благодаря стараниям Андропова, на заводе развивалось художественное конструирование — иначе говоря, дизайн. Андронов взял на работу настоящих профессионалов, а нескольких сотрудников направил в Строгановское училище — получать специальное образование. Такую школу прошел и ведущий дизайнер экстерьера М-412Н Великхан Асканазович Арутюнян. Вместе с ним над новой версией автомобиля работали М. А. Елбаев и Б. С. Иванов. Оба в 70-х годах были уже опытными дизайнерами, модернизовавшими

Начиная с 1982 года универсалы оснащали новой облицовкой радиатора, дверями без форточек, колесами без колпаков и передними сиденьями с бесступенчатой регулировкой спинки, что соответствовало комплектации модернизированных седанов.



«Москвич-2137» 1976 года с металлическими лычками бамперов

М-408/412 и создавшими серию прототипов «3-5». Елбаев и Иванов уделяли большое внимание «мелочам» — незначительным на первый взгляд деталям, способным заметно украсить автомобиль. На базе «железной» серединки серийного кузова они оперативно вылепили пластилиновые макеты новых передней и задней частей, состоящих из двух «альтернативных»

Lego no-moskvocki

За модернизацией седана последовало обновление универсала и фургона. Предстояло совместить готовые узлы: хорошо зарекомендовавший себя кузов М-426/М-427 с новыми передней частью и салоном. После 1974 года любой модернизацией и разработкой грузовых модификаций «Москвича» — универсала, фургонов, внутризаводских пикапов —

как у его предшественника. По-прежнему пол грузовой площадки был настилен на расстоянии от днища кузова — выше выступа над редуктором заднего моста. В задней части пола грузового отсека был сделан большой люк и вместительная полость под ним, в которой находились запасное колесо и шоферский инструмент, но при этом оставалось много свободного места. Тыльная часть спинки заднего сиденья представляла собой грубую штампованную панель. При сложенном для перевозки груза сиденье она становилась органичным продолжением задней части пола. Для М-2137 пришлось делать новое заднее сиденье с обивкой типа М-2140. Им занимался конструктор Алексей Яковлевич Урсов. Если на седане спинкой нового заднего сиденья удалось закрыть выступавшие раньше кожухи арок задних колес, то сделать это на универсале оказалось невозможным. Открытые колесные кожухи остались, но при этом по паспорту универсал однозначно считался пятиместным, в то время как у седана

Общее количество изготовленных М-2137 составило приблизительно 85 670 автомобилей, что превысило суммарный выпуск моделей М-426 и М-427

половин. При личном участии Андропова за образец принята левую сторону задка и правую передка. Автомобиль М-412Н, впоследствии М-2140, получил два принципиально важных новшества, благодаря которым был сделан серьезный шаг вперед в плане комфорта и активной безопасности. Первое — это новый салон с анатомическими сиденьями, созданными по результатам медицинских исследований влияния формы автомобильного сиденья на самочувствие и работоспособность человека (эти исследования были проведены по инициативе Андропова). Второе новшество — дисковые передние тормоза и вакуумный усилитель. На эти узлы Андронов предложил купить лицензию английской фирмы *Girling* — официально, с соблюдением норм международного законодательства, что и было сделано.

в УКЭР АЗЛК руководил Виктор Петрович Картузов. Он и выступил ведущим конструктором нового универсала «Москвич-2137». Задняя часть у нового грузопассажирского автомобиля осталась практически такой же,

с «широкой» спинкой сиденья в характеристиках указывалось, что он «расчитан на 4–5 пассажиров». Таким образом, вместительность и грузоподъемность М-2137 остались те же, что



«Москвич-2137», выпущенный после 1977 года, с резиновыми лычками



Модернизированный вариант универсала «Москвич-2137» выпуска 1982–1985 годов

у М-427. Сохранился и главный недостаток — уязвимость при наезде сзади, сложность ремонта после такого ДТП. Но эта проблема типична для универсалов разных марок. Например, ВАЗ-2102 не менее уязвим, чем «Москвич», а отремонтировать ИЖ-2125 после удара сзади еще сложнее. Проблему представляла и незащищенная горловина бензобака. У седана «Москвич» ее закрывала откидная крышка с номером, у универсала горловину пришлось перенести в угол панели в сторону от торцевой двери, закрыть ее оказалось нечем. В 70–80-е годы разразилась эпидемия воровства бензина: когда владельца не было рядом, бензин сливали из бензобака машины с помощью шланга. В результате возникло много самодельных конструкций замков, запирающих горловину бака.

Немного нового

И все-таки на модели М-2137 появились небольшие, но приятные «мелочи», которых не было у М-427. Так, задняя торцевая дверь поднималась и удерживалась в открытом положении двумя телескопическими пружинами-стойками, наполненными газом. Через год ВАЗ внедрил такие стойки

на «Ниве», а на тольяттинском универсале они появились только через восемь лет — с освоением ВАЗ-2104. Выхлопная труба М-2137 была оригинальной, длинной, изогнутой, призванной выводить газы так, чтобы они не попадали в пятую дверь автомобиля (такую трубу прозвали «пороссячим хвостиком»). Это решение позаимствовано у ВАЗ-2102. Конструкторы подвески во главе с Виктором Евлановым оставили без изменений проверенные временем и грузами 8-листовые рессоры от М-402/М-423, которые

невозможно было заменить более длинными и узкими 6-листовыми рессорами седана. Но так как автомобилю предстояло работать в более интенсивном и скоростном потоке транспорта, «силовую» главную передачу с числом 4,55, применявшуюся на М-427, на новом универсале заменили более «скоростной» с числом 4,22 от седана.

На конвейере М-2137 в первые годы выпуска комплектовали диагональными шинами М-154 размера 6,95-13 от ВАЗ-2102.

Продолжение на стр. 10



Частники ставили на крышу универсалов длинные багажники с шестью опорами





«МОСКВИЧ-2137»





К началу 80-х годов специально для универсала «Москвич» Московский шинный завод разработал две модели радиальных шин редкой, но очень практичной размерности 175/80R13. У первой М-179 рисунок протектора был таким же, как у «легковых» Ми-16 и Ми-180. Протектор второй модели шин М-183 был аналогичен ярославским легковым покрышкам Я-370 и московским М-190.

Среди заказчиков из числа государственных организаций за 10 лет выпуска универсалы «Москвич» зарекомендовали себя очень хорошо, а для частных владельцев, которым в 70-е годы универсалы продавали без практически без ограничений, грузопассажирский автомобиль вообще стал принципиально новым товаром.

Освободите территорию!

Сохранявшаяся без изменений задняя часть кузова универсала и фургона — удача и производителей, и технологов АЗЛК. Технология производства «грузовых» кузовов была иной, чем легковых. Кузова седана М-2140 на «новой» территории АЗЛК полностью, без участия рабочих, сваривала автоматическая линия французского производства. Даже сегодня работавшая там в 70-е годы производственная оснастка не считается устаревшей. Универсалы

и фургоны сваривали на отдельном участке вручную с помощью кондуктора отечественного производства. Производительность здесь естественно была ниже, чем на автоматической линии, и это ограничивало объемы выпуска универсальных кузовов. Но кондуктор в конце 70-х годов еще не выработал свой ресурс и был технически исправным. Сохранение «старого» задка позволило заменить М-427 на М-2137 абсолютно безболезненно, не меняя ничего в производственной цепочке и не останавливая процесс. Зимой 1975–1976 годов с конвейера сходили «переходные» комплектации всех машин. Только если у седана сначала был внедрен новый задок, то у универсала модернизация началась с передка и оперения, за ними последовали новые салон и ручки дверей. Выпуск универсала был прекращен в начале 1985 года — на несколько лет раньше, чем выпуск седана. В это время уже полным ходом шла реконструкция цехов,

закладывалось новое оборудование под производство автомобилей АЗЛК-2141, а для его размещения требовалось место. Поэтому кондуктор, на котором сваривали универсалы, просто демонтировали, освобождая площадку под новую оснастку. Так производственная необходимость стала единственной причиной преждевременной «отставки» последнего универсала «Москвич». Технологи и производственники, видимо, не захотели осложнять себе жизнь, занимаясь переносом кондуктора в другое место, например, на «старую» территорию завода. Ни вернувшийся на пост генерального директора В. П. Коломников, ни главный конструктор Ю. А. Ткаченко не задумались о том, что предприятие теряет целую нишу на рынке. А между тем всего через несколько лет, в конце 80-х годов, с развитием в стране рыночных отношений, с появлением кооперативов и индивидуальных предпринимателей, универсал оказался бы востребованным.

Посмотрев на универсал «Москвич» сзади, его можно было отличить от М-427 не только по разным бамперам: пятую дверь новой модели украшали два круглых красных катафота, установленных справа и слева от номера.

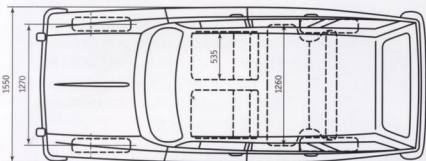
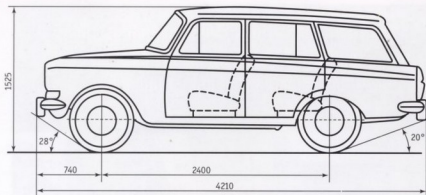


Схема автомобиля «Москвич-2137»

Технические характеристики «Москвич-2137»

Число мест	5
Максимальная скорость	140 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	22 с
Расход топлива при скорости 100 км/ч	9 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-55
Генератор	Г-250Ж или 29.3701
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	Р118, Р147 или Р147А
Стартер	СТ117-А
Свечи зажигания	А20Д1
Размер шин	6,95-13 или 175/80R13

Грузоподъемность при перевозке, кг

пяти человек	50
четырех человек	120
двух человек	260

Масса, кг

снаряженная	1120
полная, в том числе:	1520
на переднюю ось	560
на заднюю ось	560

Дорожные просветы, мм

под передней осью	175
под задней осью	175

Радиус поворота, м

по оси внешнего переднего колеса	5,27
наружный габаритный	5,7

Рулевой механизм

глобoidalный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,1

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тороза

рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем

стояночная — с механическим тросовым приводом на задние колеса

Сцепление

однодисковое, сухое, с нажимной пружиной диафрагменного типа

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I — 3,49; II — 2,04; III — 1,33; IV — 1,00; задний ход — 3,39

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,22

Двигатель

УЗАМ-4123 или УЗАМ-412Д3, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см ³	1478
Степень сжатия	8,8 или 7,2
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

К-126Н или ДААЗ-2101-412

Максимальная мощность

75 л.с. или 68 л.с. при 5800 об/мин

Максимальный крутящий момент

11,4 кгс.м или 10,6 кгс.м при 3000–3800 об/мин

Несмотря на общее снижение объемов экспорта, в конце 70-х годов «Москвичи» поставлялись как в Восточную, так и в Западную Европу. Небольшие партии М-2137 были распроданы в Австрии, Норвегии, Финляндии. Даже в Италии в 1977–1980 годах нашли покупателей 380 универсалов М-2137.



«Москвич-21372»

«Москвич-21372»

В семействе М-2140 индекс «праворульных» модификаций заканчивался на двойку. Универсал с правым рулем «Москвич-21372» прошел полный цикл испытаний и официально входил в производственную программу завода. Но из-за снижения объемов экспорта он так и остался «экзотикой». Кстати, падение экспорта связано не с кустаревшей конструкцией, как принято считать. Дело в том, что А. Ф. Андронов, досконально знавший систему поставок автомобилей за рубеж, проанализировал ситуацию и доказал, что главная причина — в отсутствии сети дилерского обслуживания «Москвичей». За рубежом не были созданы предприятия по ремонту и текущему обслуживанию продукции АЗЛК, в то время как мировые автомобильные компании активно развивали «фирменную» сервисную сеть. «Автоэкспорт» продавал автомобили зарубежным дилерам, не оговарив условия гарантийного и послегарантийного обслуживания.

Автомобиль сопровождения

Универсалы М-2137, как и их предшественников, заводская спортивная команда АЗЛК использовала в качестве машин оперативной технической помощи и поддержки экипажей. В период выпуска этих универсалов даже не было таких масштабных ралли, как

Лондон–Мехико, но груз в виде запчастей, инструмента и ГСМ был не меньше, чем прежде. Полная масса груженой машины часто достигала 2,5–2,8 т. Для усиления кузова между правой и левой стойками вваривалась труба. Помимо Спортбюро АЗЛК, универсалы «Москвич» в качестве «технички» использовали и другие советские гоночные команды — и не только в автомобильном спорте: например, московские универсалы сопровождали состязания велосипедистов.

«Москвич-2136»

Модификация универсала М-2136 с двигателем М-408 считалась серийной. Но в разных источниках встречается информация, будто бы был «выпущен всего 21 такой автомобиль» или вообще «единственный образец». Работники АЗЛК утверждают, что «Москвич-2136» все-таки выпускался. В основном такие машины строили, когда «горел план». При советской власти объем производства автомобилей устанавливался в Государственном плане по выпуску готовой продукции, согласно которому в течение обозначенного периода завод был обязан изготовить определенное количество машин. Часто на АЗЛК случалось так, что необходимые для выполнения плана кузова уже «идут по конвейеру», а запас двигателей М-412, завезенных из Уфы, заканчивается, и придет ли вовремя новая партия — неизвестно. Именно тогда в ход шли двигатели М-408, изготовленные на старой территории АЗЛК. Высокая степень унификации и действовавшие технические условия позволяли на конвейере установить в любой кузов один из двух двигателей — М-408 или М-412. Именно в конце месяца, квартала или года в отделе доводки и сбыта обычно появлялись универсалы М-2136.



Автомобиль сопровождения



Шестьдесят лет с «Москвичом»

Ведущий конструктор по кузову Аркадий Владимирович Носов более 60 лет проработал на МЗМА и АЗЛК. Он пришел на завод, когда осваивались самые первые «Москвичи», а вышел на пенсию на исходе XX века.

Аркадий Носов (1927–2005) поступил на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) в послевоенные годы, окончив Московский автомеханический техникум. В Отдел главного конструктора активно набирали молодых специалистов. Носова направили в Бюро кузовов, которым руководили С. Д. Чуразова и Л. И. Белкин.

В 50-е годы, когда развернулись работы над «Москвичом» второго поколения М-402, Носов стал ведущим конструктором передела: он отвечал за все детали и узлы — от облицовки до моторного щита. А дальше Аркадия Владимировича ждала работа над автомобилем в полном объеме. Идеологом и руководителем проекта автомобиля «4×4» был И. А. Гладилин, великолепно работавший с «живым железом» и умевший точно объяснить грамотным рабочим экспериментального цеха, как изготовить самую сложную деталь. Но с рутинной работой по подготовке полного комплекта технической документации на серийный автомобиль Гладилин не справлялся. И тогда А. Ф. Андронов решил поручить это задание трудолюбивому конструктору, который смотрел на работу с чертежами как на творчество: Носов чертил узлы и детали автомобиля с душой, как талантливый художник, рисующий картину. Из-под его пера выходили не только идеально точные, но и красивые чертежи.

На фото (слева направо): заместитель главного конструктора АЗЛК А. В. Круташов, главный конструктор завода Ю. А. Ткаченко и заведующий КБ кузовов А. В. Носов

Так Аркадий Носов стал ведущим конструктором джипа М-415. Его рукой подписана не только документация на кузов, но и общая компоновка автомобиля со всеми узлами. Легко справившись с базовой моделью, Носов спроектировал закрытый кузов М-416.



Опытный автомобиль «4×4» М-415

«Москвич» третьего поколения М-408 создавался только силами МЗМА (над его предшественником работали, в том числе, и конструкторы ГАЗа), ни единой детали не было позаимствовано у аналогов. Особая ответственность легла на двух ведущих конструкторов кузова — Аркадия Носова и его товарища Станислава Лобова. Ровно через десять лет Аркадий Владимирович

Аркадий Владимирович Носов

1947 год

Поступил на работу в Отдел главного конструктора МЗМА

1957–1959 годы

Работает ведущим конструктором автомобилей «4×4» М-415 и М-416

1960–1963 годы

Совместно с С. Н. Лобовым возглавляет работы над кузовом М-408

1972 год

Становится ведущим конструктором по кузову М-2140

1975–1987 годы

Занимает должность руководителя КБ кузовов в УКЭР АЗЛК

руководил капитальной модернизацией своего дитя в качестве ведущего конструктора М-2140.

После выхода на пенсию С. Д. Чуразова Носов стал заведующим Бюро кузовов. Ему досталась трудная работа по созданию АЗЛК-2141. Благодаря опыту и знаниям всего УКЭР, но особенно компоновщиков и кузовщиков, получился автомобиль, только силуэтом напоминавший навязанный министерством «аналог».



Будущий АЗЛК-2141 (начало 80-х годов)

Коллеги вспоминают, что Носов был заботливым руководителем, умевшим выбивать премии и дополнительные заработки, в которых так нуждались рядовые конструкторы. В разгар перестройки Носова без объяснения причин сняли с руководящей должности. До выхода на пенсию в 1998 году он работал ведущим конструктором.





Автозавод имени Ленинского комсомола в 70–80-х годах

Более 20 лет модельную политику и стратегию развития МЗМА определял главный конструктор завода Александр Федорович Андронов. Когда в августе 1972 года Андронов ушел в отставку, в жизни Автозавода имени Ленинского комсомола (АЗЛК) началась новая эпоха.

Если при Андронове на заводе тон задавали конструкторы, то при его преемниках на облик автомобиля влияли технологи, производственники и начальники разных уровней. В 1971 году был введен в строй новый завод АЗЛК, отделенный от «старой» территории линией Малого кольца Московской окружной железной дороги. Выпуск автомобилей увеличился вдвое. АЗЛК стал головным предприятием Производственного объединения «Москвич». Перспективная модель М-2141 еще не была готова к производству, так как Уфимский завод отказывался осваивать необходимый ей двигатель, а Омский — коробку передач. Одновременно с пуском нового конвейера конструкторы получили распоряжение существенно модернизировать модель М-412, чтобы до освоения М-2141 выпускать современный, но не требующий затрат на переоснащение нового завода автомобиль.

«Москвич» на выставке советских автомобилей за рубежом (70-е годы)

Добросовестная работа КБ кузовов и лицензия на тормозную систему *Girling*, купленная еще в 1967 году, позволили к 1973 году завершить работу над автомобилем М-2140. Но передача производственникам

и постановка на конвейер затянулись до января 1976 года.

После отставки Андропова главным конструктором стал И. К. Чарноцкий, ветеран Великой Отечественной войны, работавший



на МЗМА с 1945 года. Ему и директору ПО «Москвич» В. П. Коломинкову предстояло решить вопрос с перспективной моделью. Конструкторы разных КБ предложили взамен прототипов «3-5-5» и «3-5-6» альтернативный автомобиль с задним приводом. Бюро общей компоновки и подвески построили новую платформу: передняя подвеска *McPherson*, задняя — независимая по типу *BMW*. Дизайнеры и конструкторы кузовов продемонстрировали, что при необходимости смогут придать платформе любую внешность: хоть авангардную (С1), хоть «приземленную» (С3), но в любом случае кузов получится недорогим и технологичным в производстве.

Занявший пост министра автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков (в прошлом главный инженер и директор МЗМА) навязывал АЗЛК переднеприводную схему автомобиля, вынуждавшую переоснащать производство, но самое страшное — потребовал копировать зарубежный аналог. Для конструкторов, которых Андронов за четверть века научил работать, ничего не копируя, это обернулось трагедией. Конфликт с министерством привел к отставке Чернокоцкого и назначению главным конструктором Ю. А. Ткаченко. Место генерального директора занял сотрудник ЗИЛА В. Л. Мельников. Новая администрация вела переговоры с зарубежными фирмами о выпуске на АЗЛК иностранных автомобилей разных марок, но они быстро зашли в тупик. Правда, попытки организации международного сотрудничества принесли пользу. Совместно с дизайнерским ателем Раймонда Лоуи была сделана попытка модернизировать М-2140. А затем уже вместе с югославской фирмой *Saturnus* освоили серийный автомобиль М-2140SL, оснащенный зарубежными комплектующими мирового уровня качества.

Над окончательным переднеприводным вариантом АЗЛК-2141 трудились лучшие конструкторы завода. Руководили проектом С. Л. Дамьяно и А. И. Веселов. Дизайн создавали И. А. Зайцев, М. А. Елбаев, В. А. Арутюнян, В. Э. Вядро, Л. А. Леонов. Кузов проектировали А. В. Носов, А. И. Окороков, Б. П. Малышенко, Г. В. Михайлов, В. Н. Андросов, С. Н. Андросов, А. В. Шилин, А. Д. Цебрый, В. А. Андронов. Ведущими по общей компоновке были В. А. Грымов, Ю. А. Длугоканский, Н. В. Акинина. Работы над принципиально новой трансмиссией возглавили Л. И. Сморгонский и А. В. Круташов, разработкой подвески руководил В. И. Евланов. Наконец, адаптация



«Москвич-2140SL» с призами, завоеванными на ралли «Сатурнус» (этап чемпионата Европы по ралли) в 1984 году

уфимского двигателя к компактному моторному отсеку занималось КБ, которое возглавлял П. Г. Романчиков.


Результатом их усилий стал АЗЛК-2141, только силуэтом напоминавший навязанный министерством автомобиль *SIMCA*. От прототипа новый «Москвич» отличался компоновкой с продольным расположением силового агрегата, ни одна кузовная деталь советского и французского автомобилей не была взаимозаменяемой. Проблемы с качеством продукции и поставками комплектующих, с которыми столкнулся АЗЛК в начале 80-х годов, не были катастрофическими. Подобные трудности случались у разных советских автозаводов. Организационные вопросы решил новый генеральный директор Л. Б. Васильев, а порядок с качеством автомобилей навел вернувшийся на завод В. П. Коломинков. В 1987–1988 годах М-2140 стал своего рода рекордсменом среди отечественных автомобилей: к нему предъявлялось меньше всего претензий.

Проект АЗЛК-2141 был практически готов уже в начале 80-х годов. Но он требовал дорогого и сложного переоборудования производства, а основное финансирование по линии министерства тогда доставалося ВАЗу. Процесс реконструкции АЗЛК затянулся, но завод все-таки получил современное оборудование с «гибкой» технологией, позволяющей выпускать разные автомобили и модификации. Серийный выпуск модели АЗЛК-2141 начался в декабре 1986 года. Несмотря на все трудности, АЗЛК освоил новый автомобиль, выгодно отличавшийся от прежних отечественных моделей малого класса. Считавшийся «наследием шестидесятых» М-2140 сняли с производства в 1988 году. Для сравнения: ЗАЗ выпускал «модель шестидесятых» до 1994 года, «Ижмаш» — до 2001-го, ГАЗ — до 2009-го, а ВАЗ — до 2012 года.



Линия сварки кузовов АЗЛК-2141, оснащенная промышленными роботами

Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ИЖ-21251 КОМБИ

DeAGOSTINI

16+

