

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 329 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 59,95 ГРН, 54 900 БЕЛ. РУБ., 1190 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 141

СССР



## «МОСКВИЧ-403ИЭ»

УДАЧНЫЙ И ВОСТРЕБОВАННЫЙ  
В ЭКСПОРТНОМ ИСПОЛНЕНИИ  
СОВЕТСКОЕ МОНТЕ-КАРЛО

DeAGOSTINI



«Автомобили СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №141, 2014  
РОССИЯ

**Издатель и учредитель:**

000 «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. Зварчук  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Распространение:  
000 «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

**Адрес редакции:**

000 «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  
магазине 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](http://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», «Автомобили 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 77-44630 от 20.04.2011

**УКРАИНА**

**Издатель и учредитель:**

000 «Де Агостини Паблишинг»  
01032, Украина, г. Киев, ул. Сахсаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

**Адрес для писем читателей:**

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Украина, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ  
«Автомобили 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](http://www.deagostini.ua),

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

Свидетельство о государственной реги-  
страции печатного СМИ Государственной  
регистрационной службы Украины  
КВ №18342-7142ПП от 21.11.2011 г.

**КАЗАХСТАН**

**Распространение:**

ТОО «КП «Бурда-Алатау Пресс»

**БЕЛАРУСЬ**

Импортер в Республику Беларусь  
000 «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, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автомобили СССР»

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

Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 329 руб.  
Розничная цена:  
59,95 грн, 54 900 бел. руб., 1190 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

Текст — Сергей Ионес

**Иллюстрации предоставлены:**

стр. 1, 2, 8–10, 16: 000 «Де Агостини»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–10:  
\* m3dhdr.com; стр. 3–7, 11–15: частная  
коллекция Максима Шелепенкова.

**Издатель благодарит за оказанную**

**помощь в подготовке выпуска**  
**конструкторов АЗЛК:**  
Алексея Игоревича Джигурду,  
Геorgia Викторовича Михайлова  
и Юрия Степановича Семина, а также  
Александра и Кирилла Кирилловых,  
Дмитрия Юрина и группу «Советский  
Воронеж», Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова

**3D графика:**

Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 9.07.2014

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**





В СССР модели автомобилей, как правило, выпускались в течение многих лет. Но были и «исключения из правил» — например, «Москвич-403» продержался на конвейере совсем недолго (всего два с половиной года). И это вдвойне обидно, ведь машина получилась удачной по конструкции, рентабельной и была востребована потребителем.

## Горьковский слез

С 1946 года должность главного конструктора Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) занимал Николай Иванович Борисов. В 1949 году его едва не привлекли к ответственности за качество автомобилей «Москвич» — за те самые конструктивные недостатки Opel Kadett, которые были известны с самого начала. Ведущий конструктор А. Ф. Андронов сумел вовремя представить проект модернизации и даже опытный образец автомобиля М-401. Преследование Борисова прекратили, но в качестве наказания все же отправили работать в Горький простым конструктором. В 1952 году после отставки А. А. Липгарта и Л. В. Косткина Борисов стал главным конструктором ГАЗа. Кстати, при нем обрел свой окончательный облик легендарный автомобиль Горьковского

автозавода — М-21, будущая «Волга».

С 1953 года коллектив Отдела главного конструктора (ОГК) МЗМА под руководством главного конструктора А. Ф. Андропова вплотную занимался новой моделью «Москвича». Для полноценной отработки перспективной конструкции заводчанам не хватало опыта, а копировать зарубежные образцы Андронов категорически отказывался. И тогда на помощь ему пришел Борисов, благодарный Андронову, защитившему его в трудный час. В 1955 году на заводе только дежурных конструкторов, отправившись в Горький со всеми чертежами и плазми, чтобы с помощью горьковских коллег завершить подготовку производства нового «Москвича-402».

Хотя ведущими конструкторами и выступали представители МЗМА (Б. Д. Кирсанов,

Л. И. Белкин, С. Д. Чуразов, В. А. Митрофанов и другие), кузов автомобиля был окончательно доведен на ГАЗе, где для него изготовили основные мастер-модели, а также комплект штамповой и инструментальной оснастки для производства. В московском автомобиле просматривалась «школа ГАЗа» — например, цельноштампованные двери, как у горьковских легковушек и грузовиков. На горьковском этапе закладывалась интересная технологическая особенность производства. Кузов «седан» отличался цельной длинной панелью крыши, которая начиналась от фланца моторного щита, включала проем люка вентиляции, проем гнутого ветрового стекла, саму крышу, проем гнутого заднего стекла и заканчивалась передним краем проема багажника. Чтобы отштамповать такую длинную и сложную



Серийный автомобиль в экспортном исполнении «Москвич-403ИЭ», выпускавшийся с декабря 1963 по июнь 1965 года





панель единой деталью, требовался очень мощный пресс, который был тогда только на ЗИЛе. Поэтому крыши МЗМА получал с Завода имени Лихачева. Второй формообразующей деталью кузова считалась панель задка со сложным изгибом и значительной частью проема багажника.

разных двигателя. Первый, нижнеклапанный, с увеличенным до 1,2 л рабочим объемом, носил индекс «402», второй — с верхними впускными и нижними выпускными клапанами — индекс «403». Следующие три номера — «404», «405» и «406» — присоили поисковым моделям верхнеклапанных

*Проект модернизации «Москвича», представленный фирмой «Собимлекс» и признанный на МЗМА неудачным*

50-х годов был закреплен за перспективным автомобилем следующего поколения. Поначалу в конструкторской документации кузов «седан» обозначался индексом «425». Но этот номер никогда не служил для обозначения комплектов товарных автомобилей. С переходом от М-402 к М-407 индекс кузова «425» был упразднен, это число осталось только в каталогах запчастей как обозначение отдельных деталей.

### На новой базе

Итак, базовая модель «Москвича» третьего поколения М-408 была задумана еще в конце 50-х, но начало работ над этим автомобилем откладывалось, поскольку основные силы ОГК были брошены на два «альтернативных» проекта — на полноприводной (4×4) М-415 и микролитражку М-444. В результате к 1 января 1960 года кузова нового «Москвича» еще не существовало, но уже имелись наработки по его шасси. При этом практически без

## М-403 с «базовой» внешностью служил основой для инвалидных М-403Б и автомобилей медицинской службы. И тех, и других выпускалось от 600 до 2500 штук в год

Крышу и задок сваривал кондуктор, а шов в разные годы производства этих кузовов заделывался или припоем, или, когда экономили цветные металлы, полимерной шпаклевкой. Гнутые стекла и их резиновые уплотнения, еще непривычные в середине 50-х годов, для кузова М-402/425 разрабатывал опытный конструктор Леонид Исаакович Белкин.

### Сюрпризы нумерологии

Различать автомобили этого семейства не просто из-за запутанной системы индексов. Седаны получали заводской индекс или по модели двигателя, или по типу шасси, и только грузопассажирские варианты — по модели кузова. Все началось в 1950–1951 годах, когда с прицепом на перспективную модель разрабатывались два

двигателей 50-х годов. Окончательный вариант двигателя с верхними клапанами, принятый к производству, получил номер «407». Серийные автомобили обозначались по модели используемого двигателя — М-402 и М-407. Номер «408» еще в конце

изменений оставалась задняя рессорная подвеска и задний мост с гипоидным редуктором, введенный на М-407 как раз в 1960 году. Зато М-408 требовалась новая передняя подвеска и рулевое управление — у М-402/407 эти агрегаты имели ряд



*Передние сиденья «Москвичей» 402/407/403 раскладывались, превращаясь в удобные спальные места*



Рекламная съемка «Москвича», выполненная по заказу Автоэкспорта



недостатков. Созданием новой ходовой части занималось КБ шасси, которое возглавлял Кама Ильич Файбисович, конструктор, трудившийся на КИМе еще до войны. Работами над новой подвеской руководили опытный конструктор, бывший газовец И. В. Новоселов и его младший коллега В. И. Евланов. Оставив рычажно-пружинную схему на поперечных рычагах, конструкторы передней подвески многое переработали. На смену наборным, из кованых деталей нижним рычагам пришли цельные, штампованные. Нижние рычаги соединялись с поворотными стойками уже не эксцентриковыми втулками, а шаровыми опорами. Была усилена балка, изменена геометрия верхних рычагов. С балкой верхние рычаги соединялись резбовыми втулками, но впоследствии, при модернизации, их без труда удалось заменить резиновыми сайлент-блоками. Нижние

рычаги с самого начала устанавливались на сайлент-блоки. В рулевом управлении М-402/407 отсутствовал маятниковый рычаг — опора рулевой трапеции о кузов. Новую систему тяг с маятниковым рычагом конструировал Ю. М. Немцов. Он же сделал укороченную рулевую колонку под безопасный руль «тюльпанчик» с утопленной ступицей — подобные рулевые колеса в конце 50-х внедряли ведущие мировые производители. Еще одним новым узлом стал «мостик» с подвесными педалями. Соответственно, рычажный привод сцепления уступил место гидравлическому, а главный тормозной цилиндр удалось перенести из-под днища кузова в моторный отсек. Подвесные педали были задуманы еще на опытном М-402 в 1953 году, впервые внедрены на М-410, но свой окончательный облик приобрели на новой модели и в таком виде достались

по наследству всем заднеприводным «Москвичам» вплоть до М-2140 и ИЖ-412-028. В 1960 году передняя подвеска, рулевое управление и педаальный узел перспективного М-408 были практически готовы, и А. Ф. Андронов решил их внедрить в существующий кузов, чтобы впоследствии упростить безостановочный переход к новой модели. Предстояло сконструировать новые лонжероны и щит передка, чтобы навесить новые узлы на кузов М-407. Этим занимались Л. И. Белкин и В. В. Белова, чьей специальностью в то время стали детали основания кузова. А руководил, по некоторым сведениям, Геннадий Казаков, конструктор, впоследствии несколько раз уходивший с завода и возвращавшийся назад. Опытные образцы автомобиля 1960–1961 годов с новой ходовой частью и старым кузовом назывались «63С7», а серийный вариант получил наименование «403». Этот индек-



**Экспортные «Москвичи» использовались правоохранительными органами социалистических стран. Так, у венгерской полиции Rendorseg существовала схема спецокраски и стандартный комплект оборудования для М-403ИЭ и М-424ИЭ.**





«Москвич» в экспортном исполнении, проданный частному владельцу в Ленинграде

первоначально принадлежавший малоизвестному опытному двигателю с комбинированным газораспределением, решили использовать еще раз. Кстати, у автомобиля М-403 не было «своего» индекса двигателя. У машин ранних выпусков мотор носил обозначение «407Д»: от «407» он отличался передней опорой подвески и наличием гидропривода сцепления. Позднее на М-403

### Безостановочный переход

Первые 280 товарных автомобилей М-403 сошли с конвейера к концу 1962 года. Весь следующий год шел параллельный выпуск седанов М-407 и М-403. Причем старых машин в 1963 году изготовили примерно вдвое больше — около 43 тысяч экземпляров против 24 тысяч М-403. Еще заметнее была разница по универсалам — 2613

Но конструкторы завода получили указание от внешнеэкономических организаций рассмотреть автомобиль с измененным внешним видом, изготовленный в Бельгии. По одним данным его построила фирма «Собимпекс», по другим — кузовное ателье Ghia. Модернизация внешности должна была улучшить продажи «Москвичей» в Европе и одновременно повысить цену авто-

## Новая передняя подвеска увеличила колесную базу М-403 на 10 мм по сравнению с М-407

появился двигатель «407Д1» с увеличенной толщиной коренных шеек коленчатого вала, что повлекло изменение шатунного механизма и блока цилиндров. Это была переходная модель уже к двигателю М-408. В период подготовки производства автомобиля М-403 его ведущим конструктором вместо Казакова стал кузовщик Юрий Степанович Семин, работавший в Отделе главного конструктора МЗМА с 1957 года. Пока первый М-403 не пошел в серию, Семин почти все рабочее время проводил не в КБ, а в цехах.

М-423Н на старой базе против 374 М-424 на новой. Тем не менее, к концу 1963 года М-407 все-таки был официально снят с производства, хотя последние 17 седанов и два универсала завод построил уже в 1964-м. За 1963 год успели провести рестайлинг автомобиля. Исходный вариант М-403 внешне практически не отличался от «позднего» М-407 с созданной Олегом Дубининым решеткой радиатора, внедренной в 1960 году. Для экспорта вначале делали машины М-4033 со стандартной внешностью и улучшенной отделкой.

мобилиа на внутреннем и внешнем рынках. Образец фирмы «Собимпекс» осмотрело в Бельгии руководство МЗМА. Фотографии машины А. Ф. Андронов вынес на суд заводских художников и конструкторов-кузовщиков. Был даже изготовлен максимально близкий «первый» образец. Конструкторы МЗМА единодушно признали этот проект неудачным. Оригинальная облицовка не сделала облик автомобиля более приятным, а главное, она плохо подходила для технологии серийного производства. Установленный низко тонкий боковой молдинг

*Сзади «Москвич-403ИЭ» было легко отличить по оригинальным литым корпусам задних фонарей и фонаря освещения номера*

не только не украсил машину, а как будто вернул ее лет на семь назад. «Профиль автомобиля стал похожим на автомобиль модели «402», — заключил Андронов. Параллельно заводские художники Ефим Мастбаум, Борис Иванов, Марат Елбаев, Василий Столбов и Игорь Шехтер, используя как макет серийный М-407, в качестве альтернативного поискового варианта изготовили второй образец. Он отличался сигнальными фонарями и подфарниками от будущего М-408, а также оригинальными облицовкой, боковым молдингом, бамперами. В результате коллективного обсуждения и доработки этого образца появился третий вариант, принятый к производству. Во время подготовки выпуска новый вариант назывался М-403ИЭ — «измененный экспортный».

Как полагается, по представленному художниками макету конструкторы кузовов стали готовить чертежи, а модельщики — придавать новым деталям окончательную объемную форму. Все элементы новой облицовки М-403ИЭ и полный комплект боковых молдингов вычерчивал конструктор Юрий Семин. Он вспоминает, что стояла задача выполнить форму и размеры отверстий облицовки так, чтобы при движении автомобиля решетка свободно пропускала необходимое для охлаждения радиатора количество воздуха. Позднее Семин точно так же конструировал двухфарную и четырехфарную облицовки М-408.

Задними фонарями занимался КБ электрооборудования, которое возглавлял



**Себестоимость 1 кг сухого веса автомобиля М-403 составляла около 1 руб. — такой показатель в СССР считался идеальным.**

Евсей Маркович Ютт. Размеры и форму оптики подбирали, исследуя особенности рассеивания светового потока, чтобы сделать огни фонарей хорошо заметными в темноте. Андронов и Ютт гордились тем, что еще на М-402 внедрили раздельные секции стоп-сигналов, указателей поворота и габаритных огней, в то время как на машинах ГАЗ, ЗАЗ и даже на первых

моделях «Жигулей» применялись фонари с совмещенными секциями. На М-403ИЭ были внедрены литые корпуса задних фонарей и фонаря освещения номера взамен штампованных.

Кроме того, М-403ИЭ отличался новой обивкой салона, в которой по моде 60-х годов вместо ткани применялась искусственная кожа. Конструированием обивки занимался женский коллектив во главе с Юлией Полукаровой и Урзулой Прытковой.

### Недолгая счастливая жизнь

Первые серийные автомобили с новой внешностью сошли с конвейера в конце 1963 года. Хотя во всех документах подчеркивалось, что это «автомобиль в экспортном исполнении», далеко не все 100% таких машин поставлялись на экспорт. Модель тут же появилась и на внутреннем рынке. В первые месяцы производства базовый М-403 стоил 2600 руб., но уже к середине 1963 года его цена выросла до 3500 руб. «Москвич» в экспортном

*Продолжение на стр. 10*



*Универсал в экспортном исполнении «Москвич-424ИЭ» выпускался в 1964–1965 годах*



«МОСКВИЧ-403ИЭ»





исполнении предлагался советскому частнику уже за 4100 руб. В 60-е годы разница в 600 руб. для советских людей была очень значительной. Поэтому первую партию «экспортных» «Москвичей» продали через московский автомагазин на Бакунинской улице вообще без очереди — частным владельцам, не только материально, но и морально готовым выложить за машину означенную сумму.

В 1964 году вслед за седаном новую внешность примерили универсал М-424 и фургон М-432. Экспортный автомобиль М-4033 с «базовой» внешностью сразу же сняли с производства, и в документообороте появилась возможность убрать букву «И» из индекса экспортного модернизированного автомобиля. Поэтому в каталогах

запчастей все оригинальные детали машины с новой внешностью фигурировали с индексом «4033».

Унификация модели М-403 с перспективной М-408 позволила осуществить запланированный безостановочный переход к выпуску новой модели. В 1964 году была смонтирована штамповая оснастка французской фирмы *Chausson*, что позволило до конца года выпустить 1050 автомобилей М-408. В то же время горьковские штампы для М-403 работали ресурс менее чем на 50%, а унификация агрегатов старого и нового «Москвича» позволяла выпускать их параллельно. К тому же М-403 избавился от всех недостатков М-407, спрос на него на внутреннем рынке оставался огромным, и производить дальше М-403 стало попросту выгодно.

Но на «старой» территории МЗМА было слишком тесно, чтобы одновременно выпускать две базовые модели. В начале 1965 года Андронов предлагал продолжить выпуск М-403 на другом заводе, например на «Ижмаше». Однако новые руководители страны и автомобильной промышленности мечтали о заводах-гигантах, выпускающих сотни тысяч автомобилей в год. Технология производства кузова М-403 с глубокой вытяжкой огромной цельной крыши на «зиловском» прессе исключала возможность производства более чем 100 тысяч в год.

Именно поэтому удачный и востребованный автомобиль М-403 в июне 1965 года пришлось снять с производства. До конца 80-х пресовый цех №2 на «старой» территории АЗЛК выпускал в качестве запчастей крылья, двери и другие кузовные панели для М-402/407/403. По словам очевидцев, штампы были «как новые» и качество деталей кузова старого «Москвича» было на порядок выше, чем качество аналогичных панелей М-412 и М-2140, которые в том же цехе штамповали для действующего конвейера.

Сначала М-403 комплектовали двигателем «407Д», незначительно отличавшимся от «407». Потом появился двигатель «407Д1» с увеличенной толщиной коренных шеек коленчатого вала и набором изменений, соответствовавших мотору М-408.

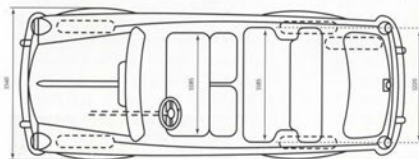
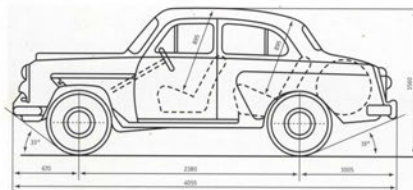


Схема автомобиля «Москвич-403»

Технические характеристики «Москвич-403»	
Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 с
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	6,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22 200W
Реле-регулятор	РР102
Прерыватель-распределитель	Р35
Катушка зажигания	Б-115В
Стартер	СТ-4
Свечи зажигания	А11У
Размер шин	5,60-15
Масса, кг	
снаряженная	980
полная	1280
на переднюю ось	520
на заднюю ось	460
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0	

Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Тормоза	
рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес через уравнитель	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний (демпфером) в ступице ведомого диска	
Передаточные числа коробки передач	
I-3,81; II-2,42; III-1,45; IV-1,00; задний ход — 4,71	
Главная передача	
одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,55 (41 и 9 зубьев)	
Двигатель	
М-407Д1 или М-407Д, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1358
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Карбюратор	К-59
Максимальная мощность	
45 л.с. при 4500 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
8,8 кгс.м при 2600 об/мин	



**«Москвичи-403» наряду с «Волгами» ГАЗ-21 вошли в историю как одни из немногих автомобилей «советского Монте-Карло»: в 1964 и 1965 годах гоночная команда Центрального автомотоклуба СССР участвовала в этом престижном европейском ралли.**

Ралли «Монте-Карло» проводится по принципу сбора звезд, когда экипажи стартуют из разных точек Европы, чтобы прибыть на финиш в столицу Монако. Одной из таких точек был Минск: там стартовали не только советские гонщики, но и полтора-два десятка зарубежных экипажей на иностранных машинах. И в 1964, и в 1965 году Советский Союз представляли пять экипажей — по два «Москвича» и три «Волги». В 1964-м «Москвичи» были базовой модели М-403 — экспортный вариант только появился на конвейере, а машины к соревнованиям готовили заранее. «Москвичи» носили стартовые номера «18» (В. Локтионов–Ю. Лесовский) и «21» (Н. Сучков–В. Щавелев). Как это часто бывает с новичками, советские гонщики не заняли призовых мест, оказавшись в конце зачетной таблицы. На следующий год к ралли готовились основательно, еще в ноябре 1964 года прошла тренировка с подробной

рекогносцировкой трассы на двух «Волгах» и новом «Москвиче-408». Но «Москвич» еще не прошел омологации, и к старту были допущены «Москвичи-403» в экспортном исполнении. Центральный автомотоклуб снарядил команду из 22 человек на 11 машинах. Помимо боевых М-4033 и ГАЗ-21, в нее входили автомобили сопровождения — еще две «Волги» ГАЗ-21, два универсала ГАЗ-22, по одному М-408 и УАЗ-451. На «Москвичах» стартовали Э. Лифшиц–В. Сезеневский под номером «76» и Н. Сучков–В. Щавелев под номером «90». Экипажи «Волг» получили номера «80» (Г. Хольм–Х. Рютель), «88» (В. Мосолов–Г. Добровольский) и «92» (А. Карамышев–Г. Циммерман). Боевые машины были оснащены штурманскими приборами, шинами, фарами, ремнями безопасности ведущих европейских фирм. Все советские автомобили в 1965 году добрались до финиша — ни аварий,

ни серьезных поломок на трассе не случилось. Но очень плохая погода и состояние трассы не позволяли двигаться со скоростью, необходимой, чтобы уложиться в заданное время. В результате сумма опозданий превысила допустимый лимит, и из-за штрафов ни один советский экипаж не получил финишного зачета. Те же проблемы были и у зарубежных гонщиков. Так, из 17 стартовавших в Минске экипажей дойти до финиша и попасть в зачет сумели только шесть. Спортсмены жаловались, что на горных зимних перевалах «Москвичам» не хватает мощности, а «Волги» показали себя очень тяжелыми и неповоротливыми. Запланированный на 1966 год старт советских экипажей в «Монте-Карло», несмотря на серьезную подготовку, по ряду причин не состоялся.

*«Москвичи» и «Волги» советской команды на набережной в Монте-Карло (1965 год)*





М.А. Елбаев с макетом перспективного «Автомобиля модели 1969 года» (1964 год)

## Автор стиля «Москвич»

Многие модели «Москвичей» приобрели хорошо всем знакомый внешний облик благодаря выдающемуся советскому автомобильному дизайнеру Марату Антоновичу Елбаеву.

Главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов, учитывая опыт, накопленный при создании М-402/407, привлек к разработке будущих «Москвичей» настоящих профессионалов — художников со специальным образованием. В ОГК МЗМА пришли выпускники Строгановского училища. Среди «строгановцев» был и Марат Елбаев (1926–2013) — его зачислили в Бюро кузовов в 1961 году. Одна из первых работ Елбаева — участие в модернизации серийного седана, будущего М-403ИЗ. Новые элементы внешности готовили, используя в качестве макета обычный кузов М-407. Параллельно Елбаев вместе с младшим по возрасту, но более опытным коллегой Б. С. Ивановым работал над поисковыми вариантами М-408. С 60-х годов Марат Елбаев возглавлял в Бюро кузовов, а с 1973 года в Художественно-конструкторском бюро группы, отвечающую за экстерьер — внешнюю форму и декоративные элементы автомобиля. Знаковой стала работа по превращению М-408 в М-412. Чтобы вписать в задок горизонтальные фонари, потребовалось удлинить задние крылья, изменить в обратную сторону наклон задней панели, причем на строго определенный угол. Это оказалось непростой задачей. А в передок необходимо было вписать готовые фары фирмы FER (ГДР). В результате появилась органичная

Слева направо: В. Арутюнян, Б. Исагулян (сотрудник Бюро патентов АЗЛК), М. Елбаев и С. Ивкин (дизайнер «Истры»)

композиция, не имевшая аналогов в мировом автомобилестроении: например, горизонтальные фонари воспринимались как единое целое с треугольными указателями поворота. Прототип 1967 года дошел до конвейера, минимально подкорректированный конструкторами и технологами. В начале 70-х годов Марат Елбаев стал одним из ведущих дизайнеров модели М-412Н (М-2140). И хотя это был рестайлинг старого кузова, осуществляли его грамотно и с большим вкусом. Эту работу, как и многие другие, Елбаев выполнил в содружестве с В. А. Арутюняном. К сожалению, интересные передовые разработки, созданные при активном участии Марата Антоновича, так и не пошли в серию: это С1, АЗЛК-2142 и «Арбат». Последней

## Марат Антонович Елбаев

### 1961 год

Зачислен в ОГК МЗМА на должность художника-конструктора

### 1967 год

Представил окончательный вариант экстерьера автомобиля «Москвич-412», принятый к серийному производству

### 1972–1973 годы

Выступил одним из ведущих дизайнеров автомобиля «Москвич-412Н»

### 1975 год

Принял активное участие в создании принципиально нового автомобиля С1

### 1986 год

Построены первые ходовые образцы седана АЗЛК-2142 с задней частью, выполненной по проекту М. А. Елбаева

### 1993 год

Завершен ходовой образец АЗЛК-2143 «Яуза», ведущим дизайнером которого был М. А. Елбаев

работой Марата Елбаева на заводе стал поисковый образец «Яуза» АЗЛК-2143, попытка применить на практике парадоксальную систему двойного остекления. Елбаев придумал некоторые маленькие, но важные декоративные элементы — например, прекрасный лаконичный товарный знак, впервые появившийся на АЗЛК-2141.





## АО «Москвич» в конце 1990-х — начале 2000-х годов

В начале XXI века в Москве был остановлен и фактически уничтожен завод АО «Москвич». Многие подробности этой трагической истории до сих пор до конца не выяснены.

Как ни странно, в 1996–1997 годах процедура банкротства могла пойти на пользу АО «Москвич». Она привела бы к смене руководства, реструктуризации и, главное, к аннулированию старых долгов предприятия — например, к списанию долга федеральному правительству за строящийся еще в 80-х годах моторный завод. В этот период более года конвейер бывшего АЗЛК простаивал, работники завода не получали заработную плату. Но именно в это тяжелое время удалось наметить план

вывода предприятия из кризиса, а конструкторы УАЗР адаптировали к автомобилю АЗЛК-2141 двигатели концерна Renault. Весной 1997 года правительство Москвы выделило заводу средства, необходимые для возобновления производства, а пост директора завода вместо Ю. Бородина занял Р. Асатрян, член «старой» команды управленцев. После запуска конвейера новое руководство сделало очень странное заявление о том, что собирается отказаться от «бюджетных» моделей в пользу

автомобилей представительского класса. В 90-е годы в России вошли в моду автомобили штучного производства со «вставкой», увеличивающей среднюю часть салона — такие «лимузины» строились из ВАЗ-2110, «Нивы» и «Волги». В экспериментальном цехе «Москвича» в качестве служебного автомобиля Бородина был построен образец хэтчбека на базе АЗЛК-2141 с удлиненной на 200 мм колесной базой — для более удобной посадки на заднем сиденье. Новое руководство объявило эту разработку «перспективной моделью», присвоив ей название «Юрий Долгорукий». Более того, было, наконец, решено в 1997 году поставить на конвейер седан АЗЛК-2142, но не с обычной колесной базой, а на платформе «Долгорукого», удлиненной на 200 мм. Эту машину нарекли «Князь Владимир». Оба варианта стали серийными, но строили эти машины малыми партиями по обходной технологии. А основную моделью остался АЗЛК-2141, только с двигателем Renault F3R. При этом от уфимских моторов администрация АО «Москвич» отказалась, но двигатели ВАЗ на части машин пришлось оставить. Вскоре хэтчбек получил новые фары головного света, передние сиденья, вклеенное лобовое стекло и марку «Святогор». Такие машины успешно продавались, конкурируя



Конвейер сборки автомобилей «Святогор»

с классическими «Жигулями» и хэтчбеками ВАЗ-2108/2109.

На автосалоне в Москве в августе 1998 года планировалось представить «новую модель завода» — «Калита». Это оказался совсем уже странный седан с удлиненным багажником, рестайлингом передка и более мощным двигателем Renault F7R. Потом публике показали еще одну «разработку» — укороченное купе «Дузт» в двух вариантах. В перспективность «новой линейки» не верил никто. Сама по себе попытка сделать представительский автомобиль из малолитражного — сомнительное занятие. А предлагать подобные «изделия» на рынке, насыщенном новыми и подержанными иномарками среднего и большого класса, было совсем уж неуместно. И все-таки даже в эти «проекты» вкладывали свои силы и труд верные заводу конструкторы, любой ценой пытавшиеся сохранить любимую работу. «Калиту» удалось выпустить небольшой партией, применив созданную еще в 80-х полноприводную (4x4) трансмиссию. Самая последняя разработка УАЗР оказалась вполне разумной — пикап на базе АЗЛК-2335 с удлиненной базой, 4-местной кабиной, обычным или полным приводом. К концу 1999 года он был создан по проекту А. Джигурды.

При новом руководстве завода не удалось реализовать вполне перспективный проект — выпуск на мощностях «Москвича» и под его юрисдикцией французских автомобилей Renault Megane. Впрочем, отсутствие перспективных моделей было не самой страшной проблемой.

Благодаря возобновлению производства и мерам по финансовому оздоровлению, во втором квартале 1998 года завод вышел на безубыточный уровень. Несмотря на все неблагоприятные обстоятельства, предприятие оставалось жизнеспособным, а значит, сохранялась возможность его возрождения. По одной из версий из-за дефолта в августе 1998 года АО «Москвич» понесло ущерб в 3 млн. руб. и лишилось оборотных средств, что привело к обвалу производства. Дальнейшая судьба завода никак не зависела от модельного ряда, наличия или отсутствия разработок, качества и элементарной комплектности выпускаемых машин. Она не зависела уже и от 20 тысяч работников предприятия, включая руководителей среднего звена.

Бывший АЗЛК стал предметом «отношений хозяйствующих субъектов», типичных для Москвы 90-х годов. После банкротства завод попал в руки внешних управленцев, которых



не интересовало развитие производства. На кону стояло имущество завода — финансы, оборудование, объекты недвижимости, земля. Как и очень многие столичные промышленные предприятия, АО «Москвич» «пустили под нож»: банкротство, распродажа фондов, ликвидация. Технически завод был выведен из строя в результате отключения электричества, тепла и водоснабжения в декабре 2001 года. Последние сотрудники уволены при ликвидации юридического лица в 2010 году.

Купе «Дузт» рекламировали танцующие пары

#### Производство автомобилей на АО «Москвич»

Год	Количество экземпляров
1997	20600
1998	42800
1999	30100
2000	5500
2001	810



Седан АЗЛК-2142 все-таки попал на конвейер, воплотившись в «Князя Владимира»

# Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на сайте [www.deagostini.ru](http://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](http://www.deagostini.ua) или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



### НАМИ-0288 «КОМПАКТ»

DeAGOSTINI

16+

