

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 240

СССР  
И СОЦСТРАН



## «МОСКВИЧ-2142»

СЕДАН НА БАЗЕ ХЭТЧБЕКА  
ПО «ПРОГРАММЕ-МИНИМУМ»  
ИЗ МАЛОГО — В ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ

DeAGOSTINI



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №240, 2018

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:  
Россия, 105056, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу не принимаются.  
Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клигин  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:  
Россия, 105056, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу не принимаются.  
Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Буйрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

**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  
по коллекции заходите на сайт [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)  
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:  
8-495-660-02-02

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

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные  
данные для обратной связи (телефон или e-mail).  
Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибуция Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной  
службе по надзору в сфере связи, информационных  
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн, 1250 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать  
рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также приложения к выпускам.  
Неотъемлемой частью выпуска является приложение —  
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.  
Представленные изображения модели могут  
отличаться от реального внешнего вида в продаже.

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

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

#### Иллюстрации предоставляются:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Таига Групп»;  
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации  
на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © www.eisklotz.com;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11–15: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

#### Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке номера сотрудников УКЗР АЗЛК  
Алексея Николаевича Беляева, Евгения Ивановича  
Коротича, Николая Николаевича Титова,  
а также Николая Николаевича Белкина,  
Андрея Борисовича Романова,  
Сергея Петровича Рохлина, Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной  
продукции размещен в соответствии  
с требованиями Федерального закона  
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ  
«О защите детей от информации, причиняющей  
вред их здоровью и развитию». Коллекция для  
взрослых, не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям установленным  
Техническим регламентом Таможенного союза  
«О безопасности продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 04.09.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**

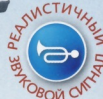
# УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

## ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8



Длина 60 см  
Ширина 24 см  
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ





В семейство переднеприводных «Москвичей» АЗЛК-2141 седан изначально не закладывался. Однако такой автомобиль был разработан силами УКЭР АЗЛК с индексом АЗЛК-2142. Построили несколько серий опытных образцов. Они прошли полный цикл испытаний и были рекомендованы к серийному производству, но в своем первоначальном виде на конвейер так и не попали.

## Из двух вариантов

К середине 80-х годов, к моменту начала выпуска хэтчбека АЗЛК-2141, главный конструктор Автозавода имени Ленинского комсомола (АЗЛК) Александр Евгеньевич Сорокин представил перспективный типаж моделей. Там были такие новинки, как минивэн, микроавтобус и даже легковой автомобиль увеличенной размерности — как тогда говорили, «первой группы среднего класса». Но самая важная роль отводилась новинке — седану на базе хэтчбека. В том, что такая модель необходима, не сомневался никто, и основные силы УКЭР были брошены на ее проектирование. На начальном этапе работами руководил опытный ведущий конструктор Вячеслав Иванович Грымов. Казалось бы, что сложного — к уже готовому кузову пристроить новый задок. Но и здесь конструкторов ждала масса трудностей. Сорокин, дизайнер по специальности, сформировал в художественно-конструкторском бюро (ХКБ) две группы, занимавшиеся вариантами внешнего вида седана. Обе возглавляли самые сильные из заводских дизайнеров. Первую — Марат Антонович Елбаев, ему помогал Сергей Петрович Рохлин. Второй группой руководил Велихан Асканазович Арутюнян, а его помощником стал Сергей Ивкин.

Первые эскизы в натуральную величину казались слишком технологичными. От обычного АЗЛК-2141 оставались горизонтальные задние фонари и очертания бампера. Но применять серийные фонари от хэтчбека было нежелательно, так как они определяли высокий нижний край крышки багажника и, соответственно, большую погрузочную высоту. Советские водители и автолюбители 80-х годов этого не боялись. Они привыкли кое-как перетаскивать любые тяжелые вещи через высокие задние борта «Волг», «Жигулей» и существовавших тогда массовых моделей заднеприводных «Москвичей». Но конструкторы задумывались о перспективах и конкурентоспособности будущей модели, в том числе на зарубежных рынках.

Поэтому обе группы выбрали радикальный путь — сделать крышку багажника до бампера, сократить до минимума погрузочную высоту. Да, при этом понадобятся оригинальные задние световые приборы и дополнительные средства на их освоение, но опытные смежники, не первое десятилетие выпускающие автомобильное электрооборудование, должны с этим справиться. Елбаев и Рохлин предложили оригинальный дизайн задних сигнальных фонарей, вертикальных и объемных. При этом на крышку

багажника, по обе стороны от одностороннего номерного знака, установили два отдельных фонаря — красный противотуманный и белый заднего хода. Тогда еще не было моды на мотивы в стиле «ретро», но черты нового АЗЛК-2142 чем-то отдаленно напоминали один из его предшественников — ранний «Москвич-408» 1964–1969 годов.

Арутюнян и Ивкин экспериментировали с широким и более низким задним фонарем, который проще в производстве. Крышка багажника и ее проем получились у них более узкими.

Художники-конструкторы ХКБ лепили из пластилина новый задок, используя в качестве макета фрагмент серийного кузова АЗЛК-2141 без задней части. Макет был несимметричным: Елбаев строил левую половину, Арутюнян — правую. У первой было два боковых окна, у второй три (боковины с тремя окнами впоследствии были внедрены на седанах ВАЗ-21099 и ВАЗ-2110). У варианта Елбаева тяжелую заднюю стойку делало более изящной характерное «ухо» вытяжной вентиляции.

Был принят вариант Елбаева и Рохлина. По словам очевидцев, «половинку» Арутюняна забраковали еще и потому, что «лишние» окна на задних стойках придавали новинке откровенное сходство с Audi. Заодно седану немного «подкорректировали» передок — сделали иной, чем у хэтчбека, передний бампер и оригинальный капот, чуть «завезжающий» на облицовку. Заводчане прозвали его «капот с клювом». В отличие от капота АЗЛК-2141, его наружная поверхность была гладкой, без ребер жесткости. Освоение оригинальной пластиковой облицовки уже не представляло трудностей. Одновременно ХКБ поручили разработать новый, соответствующий последним достижениям эргономики салон. Его можно было установить как на АЗЛК-2141, так и на АЗЛК-2142.

В 1985 году главный конструктор Сорокин и руководитель ХКБ Игорь Андреевич Зайцев побывали в длительной командировке во Францию, где работали с фирмами Renault и Heuliez. Они выбрали окончательную, выгодную с точки зрения аэродинамики форму



Опытный образец автомобиля АЗЛК-2142 с кузовом «седан»





Макет автомобиля АЗЛК-2142. Правая половина Арутюняна и Иванина



Макет автомобиля АЗЛК-2142. Левая половина Елбаева и Рахлина

бамперов АЗЛК-2141 и привезли «нерабочий» макет приборной панели. Параллельно группе интерьера, возглавляемой Константином Громоздким и Леонидом Леоновым, поручили разработать свой вариант нового салона — он отлично вписывался в существующий кузов и был принят за основу. Салон изготавливали не силами экспериментального цеха, а «внутренними ресурсами» самого ХКБ. Сроки поставили жесткие — сдать готовый интерьер до середины июля 1986 года. Для этого конструкторы проводили на работе круглые сутки — день и ночь, формируя из пластика детали салона. Особое место отводилось приборам. За внешний вид нового для советского автомобилестроения электронного щитка отвечал Николай Титов, за «начинку» — ведущий конструктор КБ электрооборудования Александр Протасов.

### Демонстрация достижений

Особая задача ложилась на конструкторов кузовов в главе с Георгием Викторовичем

Михайловым: спроектировать силовую структуру задней части седана и оригинальные детали передка. Кроме того, АЗЛК-2142

отличался от АЗЛК-2141 клеенным ветровым стеклом. Заднее стекло тоже установили не на уплотнитель, а на клей. Документацию на кузов приготовили к середине лета 1986 года и на стапеле экспериментального цеха сварили кузова «седан».

В результате в 1986 году свет увидел первый демонстрационный образец АЗЛК-2142. Его окрасили в темно-коричневый «металлик». Характерные особенности салона — приборная панель с клавишами по обе стороны щитка приборов и сиденья с бархатной бежевой обивкой. Спинка заднего сиденья складывалась по частям, позволяя перевезти и пассажира, и длинномерный груз. На машину планировалось установить двигатель нового семейства АЗЛК-21414, но пока он не был готов, временно использовали бензиновый мотор Volkswagen.

Машину оснастили невиданными в советском автомобилестроении устройствами — бортовым компьютером и диагностической системой с голосовым оповещением. Их проектировало заводское КБ электрооборудования совместно с МВТУ имени Н. Э. Баумана и одним московским НИИ. Система оповещения сообщала о незакрытых дверях, багажнике, неисправностях, необходимости проверки узлов и проведения обслуживания. Аналогичное устройство стояло у имевшегося на заводе автомобиля Renault 25, на котором ездил генеральный директор ПО «Москвич» В. П. Коломников. Только у Renault «внутренний голос» говорил по-французски, а у «Москвича» — по-русски. Демонстрационный образец с невообразимыми устройствами неоднократно показывали руководителям разных уровней.



Интерьер с электронной комбинацией приборов и бортовым компьютером





М. А. Елбоев (слева) и В. А. Арутюнян (справа) с первым демонстрационным образцом АЗЛК-2142 1986 года

## Работы по металлу

Экспериментальный цех строил для испытателей более простые образцы, окрашенные обычными эмальями, с обычным интерьером. Оригинальные внешние панели и усилили изготавливали вручную по технологии, традиционной для экспериментального и мелкосерийного производства. На деревянных моделях (болванках) жестянки с помощью набора молотков выстукивали необходимую деталь из стального листа,

натягивая металл на болванку. Они очень радовались, когда к ним попадал лист проката шведского производства. Дело в том, что шведская сталь была эластичной, она легко приобретала любую необходимую форму, не разрывалась ни при какой вытязке. Работать с отечественным прокатом было несравнимо тяжелее. Стальной лист казался жестким, чтобы придать ему форму, нужно было приложить немалые физические усилия, нередко он начинал рваться.

Для АЗЛК-2142 жестянки экспериментального цеха выколачивали наружную панель капота и его усилитель, панель под ветровым стеклом, проем ветрового стекла, крышу, передний и задний усилители крыши, задние крылья, надставку пола багажника, усилитель крышки багажника, ее верхнюю горизонтальную и нижнюю вертикальную панели, а также усилитель замка багажника.

Одновременно жестяникам пришлось выколачивать крышки газораспределительного механизма (ГРМ) двигателей семейства АЗЛК-21414, которые по техническому проекту предполагалось делать из пластика, но это оказалось невозможным. Помимо выколотки деталей, у жестянщиков экспериментального цеха было много работы по рихтовке, подготовке к окраске, полировке металлических изделий.

## Не один, а сразу несколько

В 70-х годах опытные образцы перспективных автомобилей «Москвич» строили по одной машине. Возможность экспериментального цеха в середине 80-х уже позволяли изготавливать новые модели для разных видов испытаний целыми сериями, у которых были свои индексы. Например первая серия АЗЛК-2142 обозначалась как СП1-1, СП1-2, СП1-3, вторая — СП2-1, СП2-2, четвертая — СП4М-1, СП-4М-2, индексы



Демонстрационный образец АЗЛК-2142 и седан одной из первых серий



Новая приборная панель демонстрационного образца АЗЛК-2142

с буквами «ПС» носили образцы полноприводного (4×4) седана АЗЛК-21426. В общей сложности в 1987–1995 годах увидело свет шесть серий прототипов седанов. Последняя, шестая, уже считалась предсерийным автомобилем.

В первом полугодии 1987 года было построено шесть образцов седана АЗЛК-2142 первых двух серий. Эту модель, согласно техническому проекту, планировалось оснащать двигателями нового семейства, прежде всего бензиновым карбюраторным АЗЛК-21414 объемом



## На АЗЛК-2142 планировалось внедрить новую заднюю подвеску и раскладывающуюся по частям спинку заднего сиденья

1,8 л или атмосферным дизелем АЗЛК-21413 объемом 1,9 л. Для производства таких моторов рядом с территорией завода, со стороны Окружной железной дороги (нынешнего Третьего транспортного кольца), возводился новый отдельный корпус. Но к моменту изготовления первых седанов новый двигатель еще не был готов к эксплуатационным и дорожным испытаниям. Поэтому на автомобили первой серии пришлось установить обыкновенные моторы ВА3-2106-70.

В дальнейшем на испытания вышли образцы с новыми двигателями — и бензиновыми,

и дизельными. Но, как минимум, одну машину четвертой серии в 1990 году оснастили двигателем УЗАМ-331.20 с увеличенным до 1,8 л рабочим объемом. Параллельно КБ трансмиссий готовило узлы и агрегаты полного привода. Их обкатывали как на хэтчбеках АЗЛК-21416, так и на многочисленных образцах седанов АЗЛК-21426.

### Строгие экзаменаторы

Испытаниями опытных образцов АЗЛК-2142 руководили заместитель главного конструктора по испытаниям Г. С. Никифоров,

начальник отдела испытаний С. М. Круглов, начальник лаборатории В. А. Смирнов и опытный заводской автополигонист Леонид Давыдович Бархи.

С апреля по ноябрь 1987 года автомобили первых двух серий «в хвост и в гриву» гоняли на Дмитровском автополигоне и на дорогах общего пользования. Работу упрощало то, что обкатка проводилась согласно уже готовой заводской инструкции по эксплуатации АЗЛК-2141. Но в 80-х годах действовало много новых ГОСТов и требований ЕЭК ООН, которые следовало неукоснительно

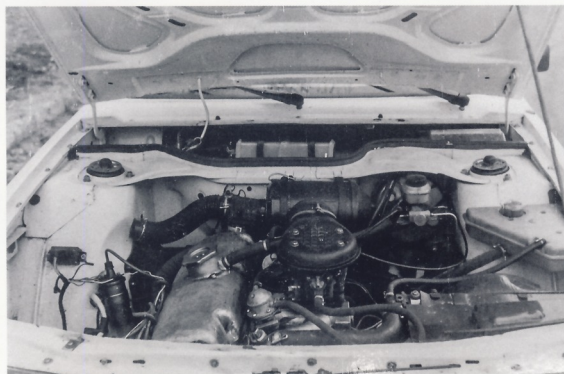


Новые сиденья демонстрационного образца АЗЛК-2142





Испытания на наезд сзади седана АЗЛК-2112  
(Дмитровский автополигон)



Моторный отсек АЗЛК-2112 с двигателем УЗАМ-331.20

соблюдать. Зато в руках конструкторов и испытателей появилось немало новейших импортных приборов, позволявших быстро и с высокой точностью устанавливать параметры всех опытных образцов. Прежде всего, подробное взвешивание каждой машины и ее осевой нагрузки показало заметное превышение снаряженной и полной массы на 37–52 кг. Частично это объяснялось вынужденным компромиссом — применением двигателя ВАЗ-2106-70 (он был тяжелее на 15 кг). На 17 кг увеличивала вес и не соответствовавшая документации марка стали, из которой был изготовлен кузов. Также вместо опытных шин Ми-182 155/80 14 пришлось поставить серийные Ми-180 165/80 14. Это увеличивало вес каждого автомобиля еще на 5 кг. Массовая аккумуляторная батарея Подольского завода, примененная вместо будущего необслуживаемого аккумулятора, добавляла еще 6 кг. Наконец, дополнитель-

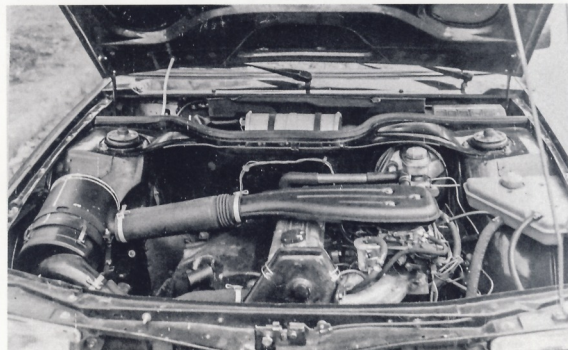
ные 7 кг «везли» задние и боковые стекла, сделанные по экспериментальным «обход-

ным» технологиям. Но подчеркивалось, что при серийном производстве все указанные недочеты будут исправлены и масса автомобиля точно уложится в пределы, предусмотренные техническим заданием. Замеры длины и массы каждого образца показали, что они немного отличаются у каждой машины, но это абсолютно нормально — то же самое творится и с серийными автомобилями, что показывают их контрольные испытания.

При пробеге образца СП2-1 протяженностью 12 тыс. км по булыжной дороге Дмитровского автополигона отмечено немало поломок подвески и ходовой части — правда, полностью аналогичных поломкам тех же узлов АЗЛК-2141. Хуже, что измененный кузов откровенно «давал слабину». Отрывался кронштейн звукового сигнала, появлялись трещины в районе крепления аккумуляторной батареи, амортизаторов задней подвески, на поперечинах пола, усилителях брызговиков, лопнула лента крепления бензобака. Отдельные поломки были вызваны недочетами сборки в экспериментальном цехе.

Некоторые из машин делали «на убой»: их предстояло подвергнуть испытаниям на пассивную безопасность — привычнее говоря, краш-тестам. Первый же удар в заднюю часть образца, СП1-3 дал неудовлетворительный результат. У разбитого автомобиля не открылись без дополнительного инструмента задние двери, их просто заклинило. Шкировали и результат испыта-

Продолжение на стр. 10



Моторный отсек АЗЛК-2112 с двигателем АЗЛК-2114







«МОСКВИЧ-2142»





ний ремней безопасности: верхние болты задних ремней вырвало из стоек «с мясом». Конструкторам кузовов пришлось дорабатывать силовую структуру задней части седана, чтобы устранить эти недостатки. Целый ряд проблем вызвали клеенные стекла. В лучшем случае при интенсивном проливе автомобиля водой в специальной камере их проемы начинали протекать, в худшем — стекла просто выпадали из проемов. По результатам испытаний удалось выявить все конструктивные и технологические недоработки и устранить их на новых сериях опытных образцов. В начале 90-х годов сформировалась вполне зрелая конструкция седана АЗЛК-2142, и в случае освоения серийного производства рекламаций на товарные автомобили поступало бы не больше, чем на АЗЛК-2141.

Известно, что классические трехобъемные седаны очень популярны в нашей стране. В начале 90-х годов огромный успех имел ВАЗ-21099, примерно таким же образом переделанный из хэтчбека. А у АЗЛК-2142 в активе был багажник, получившийся очень вместительным. Автомобиль ждала популярность, а завод — источник прибыли.



Демонстрационный образец АЗЛК-2142 (вид справа)



Один из первых макетных образцов АЗЛК-2142 работы ХКБ



## Разумное решение

Производственное совещание конструкторов, технологов и руководителей решало, в каком виде выпустить новый автомобиль. Было два варианта. Первый — «программа-максимум»: запустить седан с полным комплексом нововведений, прежде всего с двигателем нового семейства, а также с новой задней подвеской и раздельной спинкой заднего сиденья. Второй — «программа-минимум»: поставить на конвейер АЗЛК-2142 в самой простой комплектации, максимально унифицированный с АЗЛК-2141 с обычными моторами ВАЗ и УЗАМ. Это было наиболее разумным решением, тем более что на заводе по производству двигателей еще не смонтировали все оборудование, на это требовалось какое-то время. Генеральный директор ПО «Москвич» Валентин Петрович Коломников категорически настаивал на «программе-максимум» — выпускать седан только с мотором АЗЛК-21414 и всеми новшествами. И хотя большинство сотрудников конструкторской и технологической служб с ним не согласились, совещание приняло именно такое решение.

В феврале 1992 года Коломников скончался, и уже никто не мешал выпустить седан по «программе-минимуму». Но в стране шли экономические реформы, и у Производственного объединения «Москвич» начались проблемы с оборотными средствами. Правда, это не помешало поставить на конвейер не менее сложную новую модификацию — в конце 1993 года в автосалонах появились первые товарные пикапы АЗЛК-2335.

В 1994 году были проведены испытания шестой серии опытных образцов АЗЛК-2142. Автомобиль был полностью готов к про-



Образец АЗЛК-2142 четвертой серии черного цвета с двигателем АЗЛК-21414

## В общей сложности в 1987–1995 годах увидело свет шесть серий прототипов седанов

изводству. Семейство седанов прошло официальную процедуру сертификации, и 27 августа 1995 года генеральный директор ПО «Москвич» Ю. П. Бородин издал приказ №126, дав «зеленую улицу» освоению серийного выпуска АЗЛК-2142. Приказ предусматривал прекращение подготовки производства новой задней подвески и, соответственно, измененного основания кузова, а также раздельной спинки заднего сиденья в пользу унификации этих узлов

с АЗЛК-2141. Наконец-то началась реализация посылной для завода «программы-минимум». При этом предписывалось внедрить на существующих моделях АЗЛК-2141 и АЗЛК-2335 переднюю часть кузова от АЗЛК-2142 (капот с «клювом»). Это тоже был разумный шаг к унификации всех автомобилей. Согласно приказу, первая партия серийных седанов должна была увидеть свет в третьем-четвертом квартале

1996 года. Руководителям заводских подразделений давались конкретные указания и сроки их выполнения. Примерно в то же время, в конце августа 1995 года, на Московском автосалоне на Красной Пресне бывший АЗЛК (теперь уже Акционерное общество «Москвич») представил свою экспозицию, «гвоздем» которой стал седан АЗЛК-2142, окрашенный серебристым «металликом» «Снежная королева».





Образец АЗЛК-2142 четвертой серии цвета «Офелия» с двигателем УЗАМ



АЗЛК-2142 на Московском автосалоне (август 1995 года)



## Катастрофа

В конце 1995 года из-за серьезных управленческих ошибок конвейер завода пришлось остановить. В начале 1997 года сменилось руководство АО «Москвич». На место Бородин был назначен Р. Асатрян. Простоявший полтора года конвейер снова запустили. Однако новый директор имел собственные представления о модельной линейке. По невыясненной причине, а скорее всего по личной инициативе, он издал приказ, запрещающий подготовку производства автомобиля АЗЛК-2142, тем самым поставив на нем крест. Но седан все-таки стал серийным! С мая 1997 года началось мелкосерийное производство его новой модификации с удлиненной на 200 мм колесной базой и двухлитровым двигателем Renault F3R. Автомобиль получил странное название «Князь Владимир», его выдавали за представительский, оснащали улучшенной отделкой. Часть элементов тюнинга снабженцы закупили прямо на авторынке в Южном порту, чтобы тут же привезти на завод и установить на конвейере. Сама идея сделать представительский седан из автомобиля малого класса сомнительна, тем более когда на рынке большой выбор иномарок действительно высокого класса. Тем не менее, автомобили «Князь Владимир» в разных вариантах выпускались до самого закрытия завода в 2001 году.

Предсерийный образец АЗЛК-2142



Автомобиль «Москвич-2142» в экспозиции музея АЗЛК

## Технические характеристики «Москвич-2142»

Число мест	5
Максимальная скорость	161 км/ч
Разгон с места до 100 км/ч	12,8 сек
Расход топлива на 100 км	6–8 л
Электрооборудование	12V
Размер шин	165/80R14
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1058
полная	1468
<b>Рулевой механизм</b>	
реечного типа	
<b>Передняя подвеска</b>	
независимая, пружинная, с треугольными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические	
<b>Задняя подвеска</b>	
зависимая, пружинная, амортизаторы гидравлические, телескопические	

## Тормоза

гидравлические, с вакуумным усилителем; передние дисковые, задние барабанные

стояночный — на тормозные механизмы задних колес с механическим приводом от рычага

## Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, заблокированная с главной передачей передней оси

## Двигатель

АЗЛК-21414, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехцилиндровый, с ремennым приводом распределительного вала, расположенного в головке цилиндров

Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	82
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1800

## Карбюратор

ДААЗ типа Solex

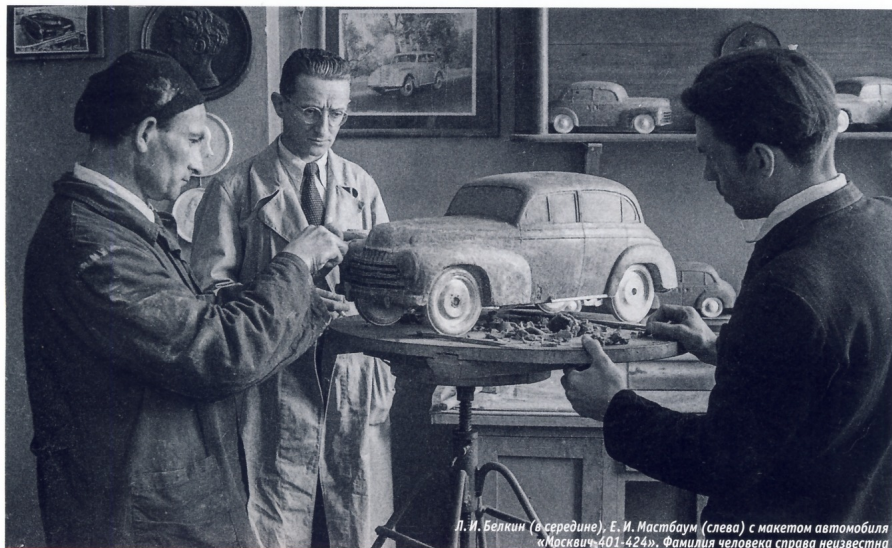
## Максимальная мощность

95 л.с. (77 кВт) при 5500 об/мин

## Максимальный крутящий момент

14 кгм при 2800 об/мин





Л. И. Белкин (в середине), Е. И. Мастбаум (слева) с макетом автомобиля «Москвич-401-424». Фамилия человека справа неизвестна

## Кузовных дел мастер

Главный агрегат легкового автомобиля — его несущий кузов. В конструировании кузовов основных моделей заднеприводных «Москвичей» и «Запорожца» ЗАЗ-965 принимал участие ведущий конструктор ОГК МЗМА/АЗЛК Леонид Исаакович Белкин.

Леонид Белкин родился в Киеве. Высшее образование получил в Харьковском политехническом институте. По приказу И. В. Сталина в этом и других технических вузах страны были организованы студенческие группы автомобилестроительного направления. Именно в такой группе и учился Леонид. По окончании института его распределили в Горький — в КЭО ГАЗа. В 30-е годы контракт с Ford предусматривал обучение советских специалистов на заводах компании. В составе одной из таких групп из Горького в США направили Леонида Исааковича. Он приобрел уникальные для советского специалиста знания в области массового автомобилестроения. В годы Великой Отечественной войны Белкин вместе с Юрием Наумовичем Сорочкиным и Александром Николаевичем Кирилловым работал над корпусом легких танков Т-70 и Т-80. Позднее Леонид Исаакович принял активное участие в создании первого в Советском Союзе несущего кузова для легкового автомобиля М-20, будущей «Победы».

В 1945 году Белкин с семьей переехал в Москву — его назначили руководителем бюро кузовов Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА). Его семья жила в общежитии, расположенном непосредственно на территории завода. Ему при-

шлось возглавить конструкторские работы по кузову первенца «Москвича-400-420». Вопреки распространенному заблуждению, этот автомобиль выпускали не по документации фирмы Opel и не по чертежам КБ из советской оккупационной зоны



Автомобили «Москвич-400-420» на площадке готовой продукции МЗМА



Конструкторы кузовов МЗМА/АЗЛК Леонид Исаакович Белкин и Александр Михайлович Жердин

Германии. Полный комплект чертежей, необходимых для подготовки производства, разработал коллектив ОГК МЗМА, используя в качестве прототипов «живые» образцы Opel Kadett. Над поверхностями и деталями кузова вместе с Белкиным трудились Виталий Федорович Тарасов, Сергей Дмитриевич Чуразов, Олег Константинович Дубинин. Основные чертежи выпущены с декабря 1945 по февраль 1946 года. Немецкие чертежи все-таки привезли на завод, но позднее. Их использовали только для проверки уже готовых собственных чертежей. На калках всех частей кузова модели 420 стоит характерная подпись Леонида Исааковича. Все детали базового

кузова «седан» штамповали на ЗИСе. Каждый день Белкин ездил туда согласовывать особенности изделий, предназначенных для МЗМА. Особенно много трудностей вызвало освоение производства дверей. Следующей работой Белкина стало семейство кузовов с деревянными панелями — грузопассажирского универсала «Москвич-400-421» и грузового фургона «Москвич-400-422». Вероятнее всего, их конструкцию Леонид Исаакович создавал на основе знаний, полученных еще на заводах Форда. В 30-х годах в США подобные деревянные кузова были очень популярны. В 1948 году вышел указ министра автомобильной промышленности СССР С. А. Акопо-

## Леонид Исаакович Белкин

### 1935 год

Проходит обучение в США на заводах Ford motor company.

### 1943–1944 годы

Участует в конструкторских работах по кузову М-20.

### 1945 год

Возглавляет конструкторские работы по кузову «Москвича-400-420».

### 1945–1949 годы

Работает начальником КБ кузовов ОГК МЗМА.

### 1955 год

Конструирует проемы гнутых ветрового и заднего стекла «Москвича-402-425».

ва выпускать в год 50% «Москвичей», 50% «Побед» и 35% ЗИС-110 с кузовами открытого типа. Работу над кабриолетом поручили молодежи. Ведущими конструкторами стали Юлия Полукарова и Станислав Лобов, пришедшие в ОГК со студенческой скамьи в первые послевоенные годы. Белкин, как начальник КБ, внимательно следил за работой молодых специалистов и при необходимости выступал их наставником.

В 1949 году Леонид Исаакович ушел с поста начальника КБ кузовов. На этой должности его сменил С.Д. Чуразов. Белкин продолжал работу в качестве ведущего конструктора. Ему приходилось решать непростые задачи. Например, прорабатывать с конструктивной и технологической точки зрения непривычные для советского автомобилестроения проемы гнутых ветрового и заднего стекла модели нового поколения «Москвич-402-425». Опыт и знания Белкина очень пригодились при конструировании микролитражного автомобиля «Москвич-444».

Новой основной специальностью Л. И. Белкина стали элементы пола кузова. Он разрабатывал такие ответственные узлы, как поперечины, лонжероны, подмоторные рамы для автомобилей семейств М-402-425, М-410, М-403, М-408, М-412. Леонид Исаакович вышел на пенсию в 1983 году.



Автомобиль «Москвич-400-421» с кузовом «универсал»



# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\*!**

Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ  
ОПЛАТА



ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ  
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### ЕРА3-762В

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



ЕРА3-762В

ПО ТИПУ В СЕРИИ  
БЕССОЧЕТНАЯ МОДЕЛИРОВАНИЕ  
ПРОФИЛИРОВКА И ДИЗАЙН

DeAGOSTINI

