

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 6



«МОСКВИЧ-408»:
АВТОМОБИЛЬ 1963 ГОДА



ЗАРУБЕЖНЫЙ УСПЕХ



АЗЛК: ОТ РАСЦВЕТА
ДО УПАДКА



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 6, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektzia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 16 300 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 12.01.2018.

Дата выхода в свет: 05.04.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

«Москвич-408»:
автомобиль 1963 года

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Зарубежный успех

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

АЗЛК: от расцвета
до упадка

Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 3 © Алёшина Оксана / Фотобанк Лори; 4 © М. О. Кондаков; 5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © ИТАР-TASS; 6 (вверху) © РИА Новости (внизу) © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © ИТАР-TASS; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © РИА Новости; 9 (вверху) © АЛЕКСАНДР МИХЕИЧЕВ / Фотобанк Лори, (посередине) © РИА Новости, (внизу) © ИТАР-TASS; 10 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © РИА Новости; 11 (вверху) © Малышев Андрей / Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости.

«Москвич-408»: автомобиль 1963 года

В автомобильном справочнике о «Москвиче-408» сказано, что это заднеприводной автомобиль II группы малого класса с кузовом типа «четырёхдверный седан». И все! А ведь эта модель – целая эпоха в отечественном автомобилестроении!

В памяти автомобилистов-шестидесятников сохранился ажиотаж вокруг ноябрьского номера журнала «За рулем». Его читали, передавали друг другу, обсуждали, будто какой-то бестселлер. Дело в том, что журнал «За рулем» в розницу не продавался. Все 2 млн экземпляров тиража (а к 1989 году – 4,5 млн!) распространялись по подписке. И не по простой, а по лимитированной! Прийти на почту и выписать журнал просто так было нельзя – подписка распределялась через профсоюзные комитеты на предприятиях. И немудрено: «За рулем» был единственным автомобильным журналом СССР – так сказать, автомобильным рупором партии и правительства. И вот на обложке ноябрьского (то есть не простого, а праздничного) номера журнала появилось фото черного четырехфарного автомобиля каких-то совершенно заокеанских элегантных форм. И статья: «Знакомьтесь: “Москвич-408”». Неудивительно, что популярность издания (и без того пользующегося широкой известностью) резко подскочила. Первые серийные экземпляры «Москвича-408» сошли с заводского конвейера 1 августа 1964 года и он был еще редкостью на дорогах страны. А если учесть, что на фоне 21-й «Волги» и «Запорожца» ЗАЗ-965, равно как



Модель номера



«Москвич-408»
Elite, улучшенная
четырёхфарная модель.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-408»



Кузов автомобиля
был создан
в «аэрокосмическом»
стиле.

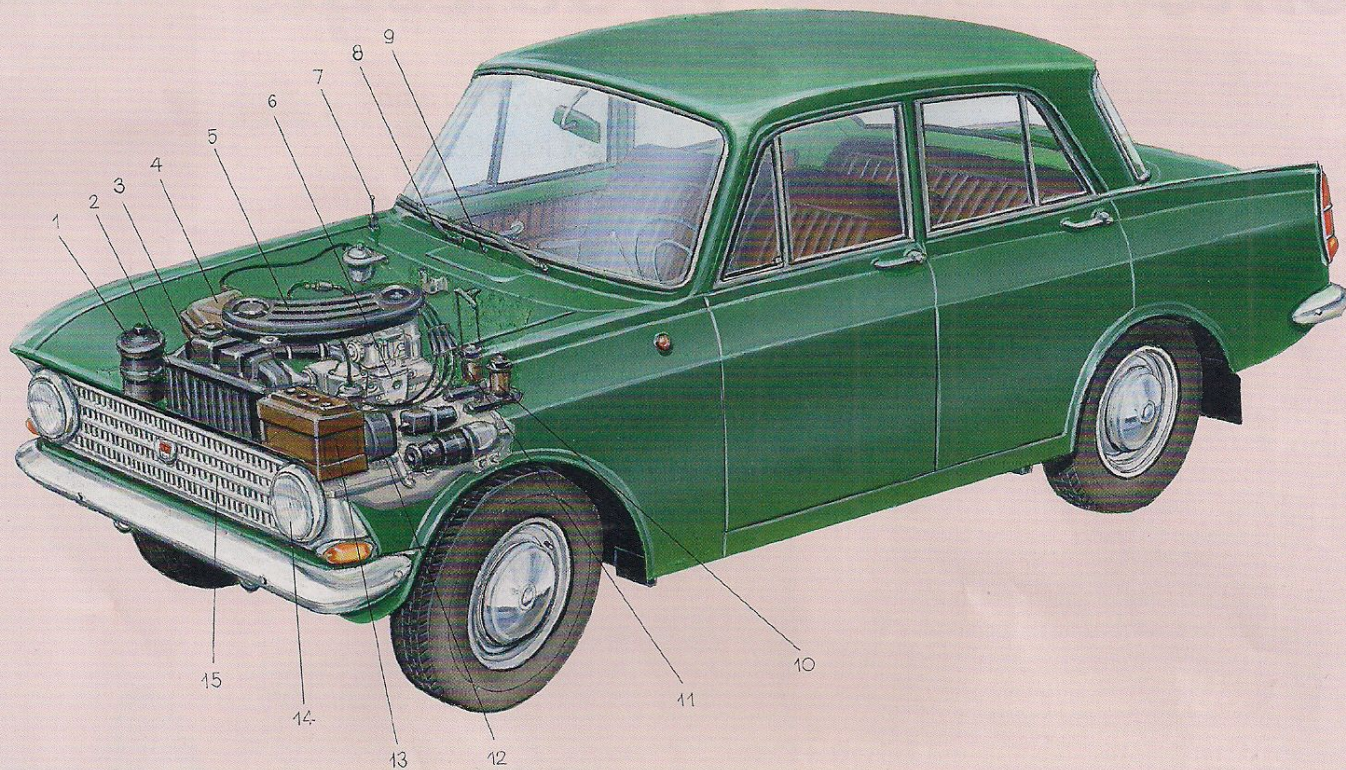


В отделке салона преобладала
цветной кожаный материал.

При производстве модели
впервые использовались
13-дюймовые колеса.

Массивный «козырек»
над фарами –
характерная черта
облика.

Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-408»



- | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|---|---|----------------------------------|
| 1 – фильтр тонкой очистки масла, | 4 – бачок омывателя ветрового стекла, | 7 – антенна радиоприемника, | 10 – главный цилиндр гидропривода выключения сцепления, | 12 – генератор постоянного тока, |
| 2 – жалюзи радиатора, | 5 – воздушный фильтр, | 8 – стеклоочиститель, | 11 – главный цилиндр гидропривода тормоза, | 13 – аккумуляторная батарея, |
| 3 – радиатор, | 6 – двигатель «408», | 9 – распылитель омывателя ветрового стекла, | | 14 – фара, |
| | | | | 15 – радиаторная решетка. |

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-408»

Число мест: 4–5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 990

Полная масса, кг: 1330

Габаритные размеры, мм:

длина – 4090 ширина – 1550
высота – 1480 база – 2400

Дорожный просвет, мм: 178

Максимальная мощность двигателя, л. с.: 50 при 4750 об/мин

Рабочий объем, см³: 1360

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на II, III и IV передачах

Сцепление: однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Тормоза: барабанные, с механическим ручным тормозом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк без усилителя

Подвеска передняя: независимая, на поперечных рычагах, с винтовыми пружинами, бесшкворневая с гидравлическими амортизаторами

Подвеска задняя: зависимая, на двух полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами

Размер шин: 6,00-13

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: 29–30

Паспортный расход топлива (город), л/км: 8,8/100 км

Объем топливного бака, л: 46

и предшествующих моделей «Москвичей», новый автомобиль смотрелся как космическая ракета, то ажиотаж вокруг первой журнальной публикации об этой машине не выглядит чрезмерным.

Шаг в будущее

К 1959 году руководству Минавтопрома СССР стало ясно, что автомобили «Москвич» семейства «402–407–403» постепенно устаревают и уже не вполне соответствуют тенденциям мировой автомобильной моды. А совершенствование легковых автомобилей, выпускавшихся в СССР, рассматривалось только с этой точки зрения – они были важным экспортным товаром. В связи с этим на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) началось проектирование «автомобиля 1963 года». Такое условное наименование носила перспективная машина до начала серийного производства.

На МЗМА избегали резких шагов и кардинальной смены моделей, предпочитая процесс плавного внедрения изменений. Такая политика в большей степени соответствовала возможностям завода. Поэтому даже первый пластилиновый макет новой машины создавался поверх кузова обычного серийного «Москвича-407». Говоря о дизайне автомобиля, необходимо отметить и атмосферу, в которой его создавали: разгар хрущевской «оттепели» и связанного с ней творческого подъема. Как раз в 1959 году в Москве в Сокольниках состоялась американская выставка, на которой были представлены и автомобили. Американское автомобилестроение в тот период было на подъеме. В моде были космические мотивы. В разгар работы над машиной состоялся полет Гагарина, так что космическая тема прочно вошла в жизнь и не могла не отразиться на творчестве конструкторов и дизайнеров.



«Москвич-408» возле здания Курского вокзала в Москве.

Поиск оптимального варианта

От «двухэтажного», как у «Москвича-407», оформления передка быстро отказались. От планировавшихся первоначально 15-дюймовых колес, которые особенно отставал главный конструктор завода Александр Федорович Андронов (они действительно больше подходили для советских дорог), пришлось перейти к 13-дюймовым. «В Европе такое уже не носят!» – иронически отметили сотрудники Автоэкспорта. Их мнение оказалось решающим, правильным и перспективным!

Модель намера



К 1970-м годам «Москвич-408» был уже не редкостью на улицах городов.





Семья бельгийцев у своего нового автомобиля «Москвич-408».

Даже для специалистов необычно число опытных образцов и прототипов, созданных при разработке «408-го», – экспериментальный цех МЗМА покинули 25 опытных автомобилей и, в дополнение к ним, 15 носителей агрегатов с серийными кузовами! Что касается агрегатов, то их в значительной степени позаимствовали от предыдущих моделей – «Москвича-407 и -403». При этом последний был своего рода промежуточной моделью между «407-м» и «408-м». Имея такой же кузов, как «407-й», он получил новую подmotorную раму и измененную конфигурацию моторного отсека, в котором по мере освоения устанавливались агрегаты от «408-го».



«Москвич-408» на выставке спецтехники.

СЛАБОЕ «СЕРДЦЕ»

Наиболее крупным недостатком «Москвича-408» был слабый и устаревший двигатель, представлявший собой слегка модернизированный мотор предыдущей модели.

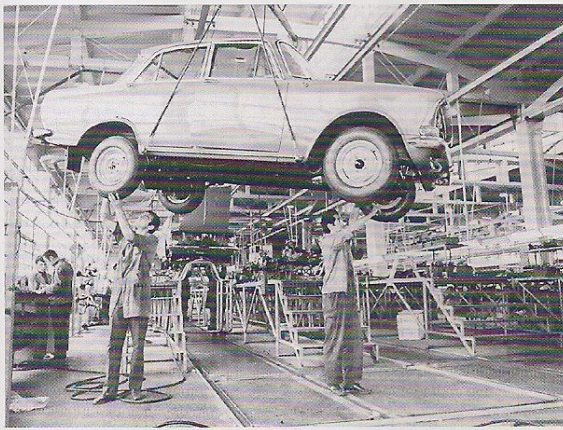
Его конструкция уходила корнями еще в довоенный период, к двигателю машины Opel Kadett. Именно этот автомобиль модели К38 Московский завод малолитражных автомобилей выпускал под названием «Москвич-400».

Именно высокая готовность агрегатной базы нового автомобиля позволила сосредоточиться на его внешнем виде. Небольшая группа художников-конструкторов во главе с Борисом Сергеевичем Ивановым получила задание фактически накрыть имевшуюся агрегатную базу новым кузовом. Именно кузов и стал главной изюминкой «Москвича-408».

Изнутри больше, чем снаружи

Дизайн «408-го» соответствовал тенденциям автомобилестроения первой половины 1960-х годов. Для него были характерны плоская «парящая» панель крыши, поддерживаемой тонкими стойками, панорамное остекление большой площади, узкие вертикальные задние фонари с небольшими острыми плавничками по краям от крышки багажника и изящные рамки дверных стекол с блестящими накладками. При этом больше всего вопросов вызвали именно плавнички на задних крыльях – явный отсыл к американской автомобильной моде 1950-х годов, уже ушедшей в прошлое. Тем не менее дизайнеры «408-го» сохранили их, пусть и не в столь ярко выраженном виде. Западные эксперты хвалили это решение, как, впрочем, и весь угловатый кузов, особо отмечая, что это обостряет «чувство габаритов», облегчает движение в плотном автомобильном потоке и парковку.

Характерный облик придавал «408-му» и массивный «козырек» над фарами, образованный капотом и декоративными накладками по бокам от решетки радиатора. Помимо «чувства габаритов» угловатая форма кузова позволила практически при тех же размерах («408-й» всего на несколько сантиметров превосходил своего предшественника по длине и ширине) увеличить объем салона, багажника и подкапотного пространства, сделать ширину салона равномерной по его длине (на уровне плеч еще и за счет использования более тонких дверей рамочного типа), улучшить обзорность за счет значительного расширения проемов лобового и заднего панорамных стекол. Последние, кстати, были установлены более вертикально, что в сочетании с узкими стойками крыши и удачной цветовой гаммой салона создавало ощущение простора. Недаром отмечалось, что «Москвич» – машина, которая изнутри больше, чем снаружи. На фоне зарубежных аналогов и всей отечественной линейки легковых автомобилей «Москвич-408» с его кузовом, больше напоминавшим лимузин, чем малолитражку, выглядел очень стильно! Особенно в четырехфарном варианте, еще больше роднившим его с автомобилями более высокого класса. Впрочем, машины с четырьмя фарами предназначались только для экспорта.



Цех сборки автомашин «Москвич-408» в польском городе Лович.

Космический интерьер

Новый «аэрокосмический» стиль господствовал не только во внешнем облике, но и в интерьере автомобиля. В его отделке преобладали синтетические материалы, прежде всего цветной кожзаменитель, практичный и прочный, пришедший на смену тканевой обивке предыдущих моделей. Главное место в интерьере занимал щиток приборов, впервые собравший в один блок все контрольные приборы и сигнальные лампочки. Оригинально выглядел и новый двухспицевый руль. Салон автомобиля был достаточно вместительным. Правда, сзади с комфортом могли разместиться только два человека, что, впрочем, в те годы для малолитражки не считалось серьезным недостатком. Во всяком случае, благодаря использованию колес меньшего размера на заднем диване «408-го» было просторнее, чем в «407-м». Особенностью конструкции «Москвича-408» был вынос оси передних колес вперед, в отличие, например, от «Фиата-124» и других европейских моделей. Благодаря этому ниши передних колес не вдавались в салон, что позволило более удобно разместить педальный узел. До января 1968 года применялось переднее сиденье диванного типа с раздельными спинками. Ему на смену пришли раздельные сиденья для водителя и пассажира. В целом же можно утверждать, что оборудование, комфортабельность и отделка интерьера «Москвича-408» вполне соответствовали стандартам тех лет для недорогого семейного автомобиля.

На конвейере

Новый автомобиль осваивали на МЗМА постепенно. Условно можно выделить три этапа. На первом этапе были созданы модернизированные агрегаты шасси, на втором – двигатель. При этом использовался кузов от «407-й» модели. Эта промежуточная машина с новыми агрегатами и старым кузовом называлась «Москвич-403». И только на третьем этапе, получив новый кузов, «408-й» стал «408-м».

Первый серийный «Москвич-408» покинул заводской конвейер 1 августа 1964 года и вплоть до конца 1960-х годов выходил без существенных изменений. Модернизация в основном касалась устранения «детских болезней». Среди более заметных новаций можно упомянуть мягкую травмобезопасную накладку на панель приборов, которую автомобиль получил в 1966 году, и появившиеся годом позже желтые секции поворотников в задних фонарях, сделавшие более заметным сигнал поворота.

С 1967 года в том же кузове, что и «Москвич-408», параллельно с ним стали выпускать более современный «Москвич-412» с новым 75-сильным двигателем. Внешних отличий кузова обеих моделей не имели, и дальнейшие изменения внедрялись в них одновременно.

В декабре 1969 года появились прямоугольные фары (производства ГДР), новые подфарники, решетка радиатора и прямоугольные задние фонари с треугольными указателями поворота.

В 1971 году «Москвич-408» получил новую панель приборов, полностью покрытую пенополиуретаном, а в 1973-м механизм переключения передач переключался с рулевой колонки на моторный туннель на полу.

Помимо автомобилей с кузовом «седан» по дорогам страны ездили «Москвич-426» с кузовом «универсал» и фургон «Москвич-433».



На других заводах

В декабре 1966 года к выпуску автомобилей «Москвич-408» присоединился автозавод в Ижевске. Но выпускал он их недолго – в 1967 году (по другим данным, в 1968-м), собрав 4196 экземпляров, ижевцы перешли на выпуск «Москвичей-412». Единственным отличием ижевских машин от московских была эмблема «Иж» на решетке радиатора.

На заводе Scaldia-Volga S.A. в Бельгии «Москвичи» собирали из машинокомплектов и продавали под маркой Scaldia 408. Часть из них при этом снабжалась 34-сильными дизелями Perkins. В 1966 году выпуск «Москвичей-408» под названием «Рила-1400» освоил автосборочный завод в городе Ловеч (Болгария). ★

ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВШЕСТВА

В конструкции «Москвича-408» было несколько технических новшеств, впервые примененных на советских легковых автомобилях. Это автоматическая регулировка зазоров в колодках тормозов (чего не было даже на «Жигулях»), педали подвесного типа, генератор переменного тока, 13-дюймовые колеса, двухкамерный карбюратор К-126-П с пусковым полуавтоматом прогрева, гидропривод сцепления и более безопасный капот с передней навеской.

Модель номера



Автомобили «Волга» и «Москвич», 1967 г.

Зарубежный успех

Появлению «Москвича-408» сопутствовал большой экспортный успех. Его международный дебют состоялся в 1964 году на Лондонском автосалоне в Earls Court Arena.

Экспортные варианты «Москвича-408» поставляли в Западную Европу, преимущественно в Бельгию, Нидерланды, Францию, Финляндию и страны Скандинавии. Во Франции, где номера моделей с нулем посередине были зарезервированы фирмой «Пежо», автомобиль продавался под названием Moskvitch Elite, в Скандинавии – Moskvitch Carat. Зарубежным успехом «Москвич» был обязан как своей крепкой «неубиваемой» конструкции и высокому качеству (в те годы им еще мог похвастаться советский автопром), так и сравнительно невысокой цене при богатой комплектации. В нее входили, например, полный набор инструментов, омыватель ветрового стекла, двухскоростной стеклоочиститель, огни заднего хода, декоративные элементы, добавлявшие внешней привлекательности, и транзисторный приемник АТ-64 с полутораметровой телескопической антенной.

В ущерб родному рынку

На внутреннем рынке спрос на «Москвичи» сдерживался двумя факторами. Во-первых, самой системой распределения автомашин, существовавшей в СССР, а во-вторых, крайне ограниченным предложением. До 50 % (а временами и более) «Москвичей» уходило на экспорт. Так, например, в 1966 году из 82 374 изготовленных автомобилей «Москвич-408» за



ФРАНЦИЯ - КАЛЕ

«Москвич-408» с советским экипажем в городе Кале, Франция.

пределы Советского Союза было вывезено 42 508! В этих условиях цена автомобиля (4511 рублей в 1968 году) уже не имела принципиального значения. Впрочем, для сравнения сообщим, что в том же 1968 году средняя зарплата в СССР составляла 107 рублей.

Поехали!

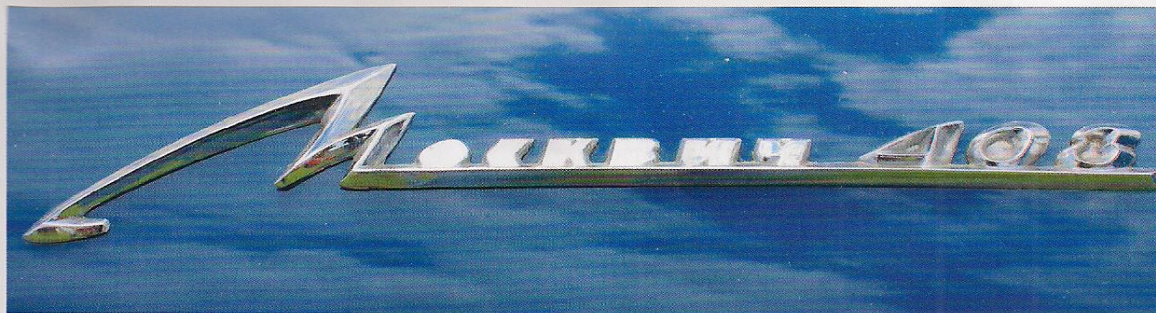
В наши дни автомобили «Москвич-408» ранних выпусков, то есть до 1969 года, относятся к категории автомобилей-олдтаймеров и стали предметом коллекционирования. В эксплуатации таких машин практически не осталось. Но остались люди, которые в прошлом владели такой машиной. Сколько интересных, а порой просто забавных воспоминаний связано у них с этим автомобилем! Например, перед каждым выездом «Москвич» требовал настоящей церемонии подготовки, где каждая мелочь имела значение. Сначала следовало проверить уровни жидкостей: воды в радиаторе и бачке омывателя, масла – в картере, коробке и рулевой колонке,

В СССР «Москвичу-408», как и другим автомобилям, реклама не требовалась.



★ СПОРТ

Автомобили «Москвич-408» широко использовались в спортивных соревнованиях, особенно в шоссейных гонках, ралли и кольцевых гонках. В общей сложности на «408-х» выиграно девять золотых медалей чемпионатов СССР. Машины успешно выступали и в международных соревнованиях, в том числе на ралли «Рейд польский» (Польша, 1965), чехословацком ралли «Влтава» и греческом «Акрополисе» в 1966 году, чем привлекли к себе внимание за рубежом.



Табличка на автомобиле «Москвич-408».



Долгое время «Москвич-408» был самым экспортируемым советским автомобилем.

бензина – в бензонасосе. В радиатор добавляли профильтрованную дождевую воду или дистиллированную, чтобы не образовалась накипь. Затем проверяли давление в шинах, рулевые тяги и шаровые опоры. После этого накидывали «массу» на аккумуляторы и подкачивали бензин в карбюратор. Вот и все! С таким уходом «Москвич» должен был прослужить всю жизнь.

И все же часто случались поломки. Досаднее всего, что происходили они на перекрестках. Например, машина глохла из-за того, что барахлила электрика, но, немного постояв, как ни в чем не бывало заводилась. Или выскакивали рулевые наконечники. Бывало, что срывало масляные патрубки, поэтому знающий водитель всегда имел в багажнике канистру масла.

Однако в то время невозможно было представить машину без поломок. Гораздо больше было положительных впечатлений. Машина довольно тяжелая, поэтому идет мягко. В городе, при 50–60 км/час, просто идеально! За городом легко набирает 100 км/час. Любители полихачить разгонялись и до 140 км/час, хотя только по прямой, не на подъеме. Амортизаторы покачивают водителя и пассажиров, как на волнах. Переключение с ближнего на дальний свет, как сегодня бы сказали, прикольное – металлическая кнопка с характерным щелчком под левой ногой. Еще одна оригинальная деталь – треугольные форточки-ветровочки на окнах передних дверей. Прекрасно обдувает в жаркую погоду, прохладно без всякого кондиционера. При этом даже в дождь брызги не залетают. И покурить опять же удобно – весь дым выходит наружу. Однако выхлопы иногда заносило в салон. Но для счастливого владельца «Москвича» запах недосгоревшего АИ-76 – даже в удовольствие.

На экране

С кинематографом «Москвичу-408» не слишком повезло. По большому счету он снялся только в одном фильме, но зато в каком! Именно его «по совету друзей» решил

«ТУРИСТ»

В ходе проектирования «Москвича-408» наряду с кузовами «седан», «универсал» и «фургон» планировалось и освоение в мелкосерийном производстве (порядка 150 машин в год) автомобиля с кузовом «купе-кабриолет», получившего название «Турист». По ряду причин осуществить эту идею не удалось. Были изготовлены два опытных экземпляра, один из которых принял участие в съемках художественного фильма «Гонщики» (1972). На нем ездит Люся Кукушкина – героиня Ларисы Лужиной.

приобрести «шеф» из культовой комедии Леонида Гайдая «Бриллиантовая рука». Четырехфарный «Москвич-408» появляется на лесной дороге в одной из последних сцен фильма. В том, что это действительно «408-й», можно убедиться, когда в кадр мельком попадает моторный отсек, после того как «шеф» поднимает капот со словами: «Я же только учусь!». Юрия Никулина грузят в багажник (довольно объемистый для малолитражки), в салон садятся Анатолий Папанов и Андрей Миронов. Трудно придумать более действенный способ рекламы для автомобиля, чем посадить в него обожаемых всей страной актеров! Потом «408-й» взмывает в небеса на вертолетной подвеске, а Юрий Никулин, точнее – манекен с его внешностью, выпадает из багажника.

Но увы! На этом артистическая карьера «408-го» закончилась. В двух других фильмах с участием «Москвичей» – «Гонщики» и «Невероятные приключения итальянцев в России» – снимался уже «412-й». ★



Осмотр советских достижений гостями из Алжира.

АЗЛК: от расцвета до упадка

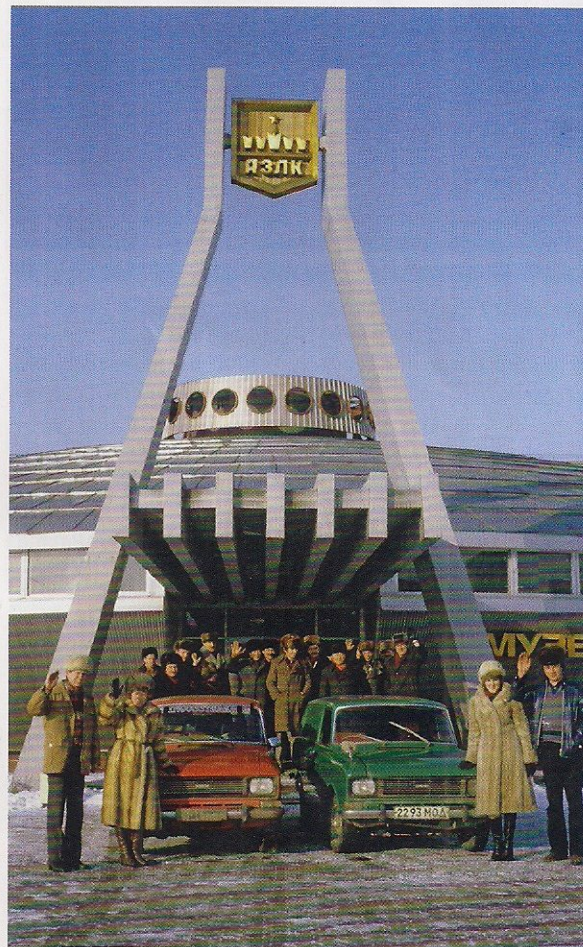
Более полувека, с 1947 года до 2000-х, это крупное московское автомобилестроительное предприятие выпускало «Москвичи». Завод менял названия несколько раз и некоторое время сам носил имя ВАО «Москвич».

Все началось в 1925 году с решения о строительстве в Москве нового автомобильного предприятия. Нашли место на пересечении Московской окружной железной дороги (ныне Московское центральное кольцо) и Остаповского шоссе (современный Волгоградский проспект), заключили контракт с компанией Ford. Главный заводской корпус был введен в эксплуатацию в ноябре 1930 года. Здесь приступили к сборке легковых и грузовых автомобилей Ford A и Ford AA из машинокомплектов, поступающих из США. В декабре завод получил и свое первое название – Государственный автосборочный завод имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ). С 1933 года завод стал филиалом Горьковского автомобильного завода и приступил к сборке машин уже из горьковских машинокомплектов.

Под именем КИМ

В 1939 году завод обрел самостоятельность и новое название – Московский автомобильный завод имени КИМ. После масштабной реконструкции предприятие приступило к производству малолитражных легковых автомобилей. Первая малолитражка КИМ-10-50 сошла с конвейера в апреле 1940 года. Однако планам по развертыванию массового производства новых автомобилей сбыться было не суждено – началась война.

На собрании рабочих АЗЛК.



У заводского музея АЗЛК.

С июля 1941 года производство переходит на выпуск военной продукции (реактивных снарядов для «катюш»), а в октябре эвакуируется в Свердловск (ныне Екатеринбург), где объединяется с танковым заводом № 37 и приступает к выпуску танковых двигателей. Но и производственная площадка в Москве не пустовала: на оставшемся оборудовании здесь ремонтировали танковые моторы, а впоследствии начали выпускать запчасти для ленд-лизинговой автомобильной техники.

МЗМА

Сразу после окончания Великой Отечественной войны идея выпуска малолитражек в СССР возродилась. Уже в мае 1945 года вышло в свет постановление Совнаркома СССР по этому поводу. Завод КИМ был переименован



Участники Всемирного конгресса миролюбивых сил из Великобритании на заводе имени Ленинского комсомола.

в Завод малолитражных автомобилей (ЗМА), а позднее – в Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА). По сути, на старой площадке пришлось строить новый завод, в значительной степени оснащенный трофейным немецким оборудованием. И автомобиль здесь начали выпускать немецкий – Opel Kadett 1938 года, в СССР получивший название «Москвич-400».

Вторая половина 1950-х и 1960-е годы – наиболее успешный период деятельности МЗМА, когда модельный ряд удавалось обновлять каждые несколько лет. Параллельно с совершенствованием автомобилей на заводе конструировали новый 1,5-литровый двигатель. Работа была успешной, и в октябре 1967 года в серию пошел «Москвич-412» с новым мотором.

Производство двигателей из-за загруженности МЗМА вскоре перенесли на Уфимский моторостроительный завод Минавиапрома. Никто тогда не мог предположить, что ликвидация своего двигательного производства, да еще передача его предприятию другого министерства, обернется для завода большой бедой.

Злую шутку сыграл с заводом и экспортный успех автомобилей «Москвич». В погоне за валютой руководство Минавтопрома постоянно требовало увеличения объемов производства. На освоение новых моделей не оставалось ни времени, ни ресурсов. Для увеличения производственных мощностей в конце 1960-х годов была затеяна большая реконструкция, а по сути – строительство новых заводов в Москве и Ижевске. Присвоение заводу в 1968 году амбициозного названия «Автомобильный завод имени Ленинского комсомола» (АЗЛК) мало что дало: с новых ниток конвейера, работавших

по лицензионной технологии фирмы Renault, продолжали сходить все те же «Москвич-408» и «Москвич-412». Так и не увидели свет несколько весьма интересных модификаций этих автомобилей. В опытных образцах остались и машины семейства «3–5», которые должны были прийти на смену «408-му» и «412-му». От производства этих автомобилей, составлявших конкуренцию «Жигулям», решили отказаться. Заводу пришлось ограничиться усовершенствованными моделями «Москвич-2138» (бывший «408») и «Москвич-2140» (бывший «412»).

Конец АЗЛК

К 1976 году в Минавтопроме приняли окончательное решение: новая модель АЗЛК должна быть переднеприводной и занимать промежуточное положение между «Жигулями» и «Волгой». Это решение в буквальном смысле слова похоронило весь многолетний труд по созданию заднеприводных моделей. Все нужно было начинать с нуля. В качестве прототипа был взят франко-американский автомобиль Simca 1508. Его черты угадываются во внешнем виде и конструкции кузова «Москвича-2141», пошедшего в серию в 1986 году. Но вот двигателя для него не было: Уфимский завод наотрез отказался выпускать что-либо, кроме старого, 412-го, мотора.

Тем не менее первая волна кризиса 1990-х годов застала АЗЛК полным надежд и свершений. Здесь разрабатывали новые модели, готовили к серийному производству седан «Москвич-2142», готовили к запуску моторостроительный завод. Однако распад СССР и последовавший за этим переход к рыночному ценообразованию свергли завод в глубокий кризис. Стоимость земли и самого производства в Москве стали стремительно расти.

В 1996 году конвейер АЗЛК первый раз встал. Попытка Московского правительства (завод на 60 % принадлежал городу) оживить производство в конечном итоге успеха не имела. В 2001 году производство было прекращено окончательно. В 2006-м завод, ставший к тому времени ОАО «Москвич», был объявлен банкротом, а в сентябре 2010-го, после продажи имущества, ОАО было официально ликвидировано. ★



«Москвичи» на выставке «Автоэкзотика».



И СНОВА «МОСКВИЧ»?

В 1998 году значительная часть территории ОАО «Москвич» вошла в состав СП ЗАО «Автофрамос», на котором началась сборка автомобилей Renault Logan. С 2014 года это ОАО «Рено Россия» с мощностью 175 тыс. автомобилей в год, на котором идет углубленная сборка (CKD) шести марок фирмы Renault. В 2015 году появилась информация о возможном намерении компании Renault возродить торговую марку «Москвич» для выпуска под ней недорогих автомобилей, одноклассников моделей Duster, Sandero и Logan. Время покажет, осуществляются ли эти планы.

В НОМЕРЕ 7

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 7

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ
ЛИМУЗИН



КРЕМЛЕВСКИЙ ПОКАЗ



СОВЕТСКИЕ ГРУЗОВИКИ
1920-Х ГОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



★
ЗИС-110

★
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ
ЛИМУЗИН

★
КРЕМЛЕВСКИЙ ПОКАЗ

★
СОВЕТСКИЕ ГРУЗОВИКИ
1920-Х ГОДОВ



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!