

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 38



«МОСКВИЧ-2141» —
«СИМКА» ПО-МОСКОВСКИ



ТРИУМФ И ТРАГЕДИЯ
ПОСЛЕДНЕГО «МОСКВИЧА»



НОВОЕ ВРЕМЯ — НОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 38, 2019

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-kolleksia.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: 5500 экз.

Цена: 1499 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 © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 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: 29.03.2019

Дата выхода в свет: 18.07.2019

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков; 5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © TASS; 6 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © частная коллекция; 7 © РИА Новости; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © TASS; 9 (вверху) © TASS, (внизу) © РИА Новости; 10 © TASS; 11 (вверху) © TASS, (внизу) © Александр Перепелицын/Фотобанк Лори.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

«Москвич-2141» –
«Симка» по-московски

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Триумф и трагедия
последнего «Москвича»

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Новое время –
новые автомобили

«Москвич-2141» - «Симка» по-московски

Модель номера



Ни одна другая модель Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола не вызывала столько противоречивых оценок, как «Москвич-2141» - от очень положительных до крайне отрицательных.

«**М**осквич-2141» - это легковой переднеприводной автомобиль третьей группы малого класса с кузовом типа хетчбэк, выпускавшийся в СССР и Российской Федерации на заводе АЗЛК в 1986-1998 годах. За этими сухими справочными строчками скрывается непростая история автомобиля и завода.

Утраченные надежды

В 1970-е годы Автозавод им. Ленинского комсомола вошел, имея в активе две модели - «Москвич-408» и «Москвич-412». Обе пользовались успехом у покупателей как в СССР, так и за рубежом. Причем последнее обстоятельство было даже более важным, так как едва ли не две трети продукции АЗЛК шло на экспорт. Неудивительно, что в этих условиях возобладали точка зрения главного конструктора завода А. Ф. Андропова, считавшего, что замена выпускавшихся моделей не нужна, необходима лишь их последовательная модернизация и рестайлинг.

Несколько иной точки зрения придерживался новый главный конструктор И. К. Черноцкий, сменивший на этом посту Андропова в 1972 году. Он предоставил конструкторам полную свободу действий.

Результатом такого решения стало появление в 1975 году проекта С-1 с принципиально новым кузовом и иной схемой подвески. Дизайн С-1 был абсолютно оригинальным



и напоминал SAAB, с огромным, широким и длинным капотом, частично заходившим на крылья. Салон получился очень просторным, по размерам он превосходил «волговский». Главная проблема возникла с двигателем, но она была общей для всего советского

Новый автомобиль «Москвич-2141» на ВДНХ, 1986 г.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-2141»



Заднее сиденье могло складываться, в результате чего площадь багажного отделения значительно увеличивалась

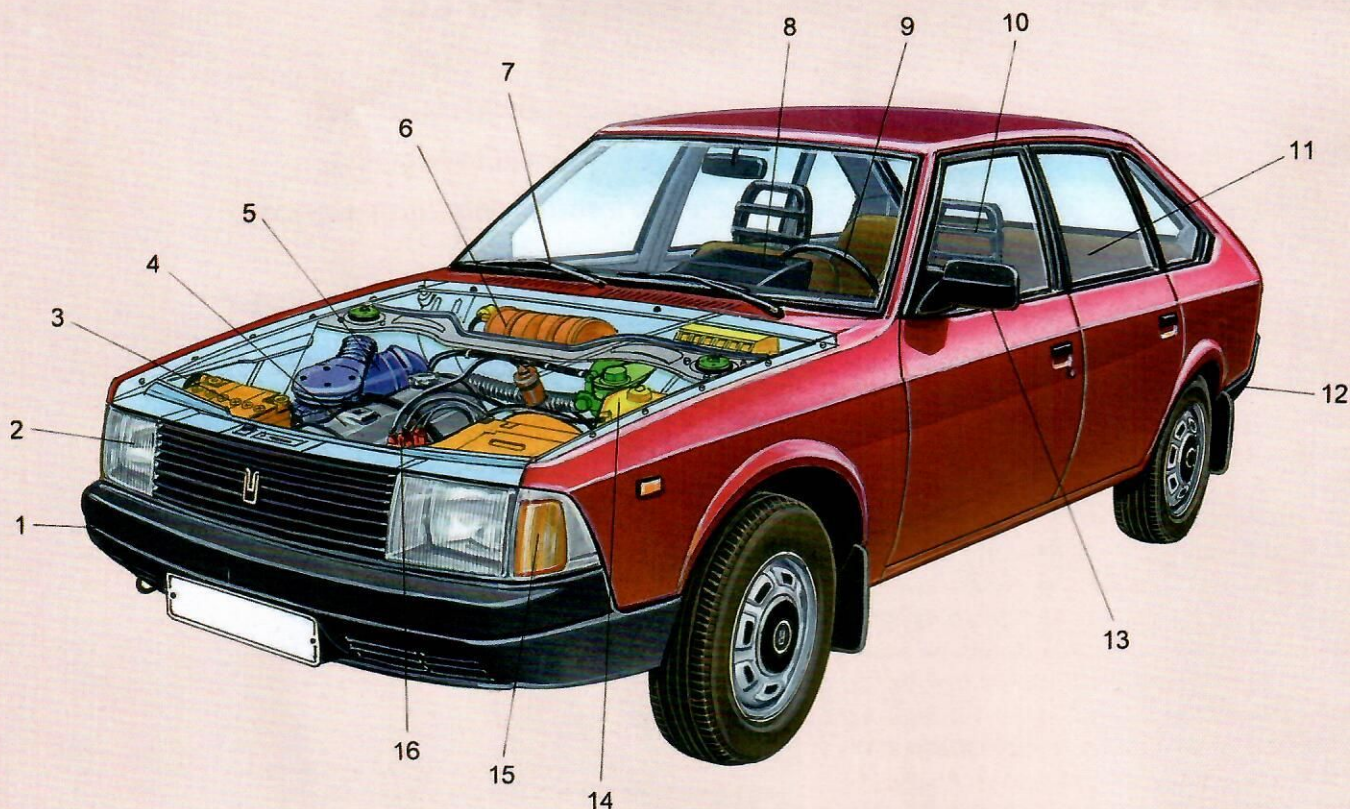
Передние и боковые задние места были оборудованы ремнями безопасности

В отделке интерьера широко использовался пенополиуретан



Радиатор был установлен не перед двигателем, а слева от него

Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-2141»



1 - передний бампер,

2 - фара,

3 - аккумулятор,

4 - двигатель,

5 - воздушный фильтр,

6 - печка системы отопления салона,

7 - стеклоочиститель,

8 - корпус приборной панели,

9 - рулевое колесо,

10 - подголовник сиденья водителя,

11 - заднее сиденье,

12 - задний бампер,

13 - зеркало заднего вида,

14 - расширительный бачок системы охлаждения,

15 - указатель поворота,

16 - распределитель зажигания.

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-2141»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1075

Полная масса, кг: 1475

Габаритные размеры, мм:

длина - 4350 ширина - 1690
высота - 1400 база - 2580

Дорожный просвет, мм: 163

Двигатель: УЗАМ-331.10, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 71 при 5500 об/мин

Рабочий объем, см³: 1479

Коробка передач: механическая, пятиступенчатая с двумя ускоряющими передачами

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: передние - дисковые, задние - барабанные

Рулевой механизм: с самоподжимным реечно-шестеренчатым механизмом

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с качающимися телескопическими стойками на поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя: зависимая, рычажно-пружинная, с двумя продольными упругими пластинчатыми рычагами, сваренными с упругой поперечной балкой, со стабилизатором внутри балки и поперечной штангой

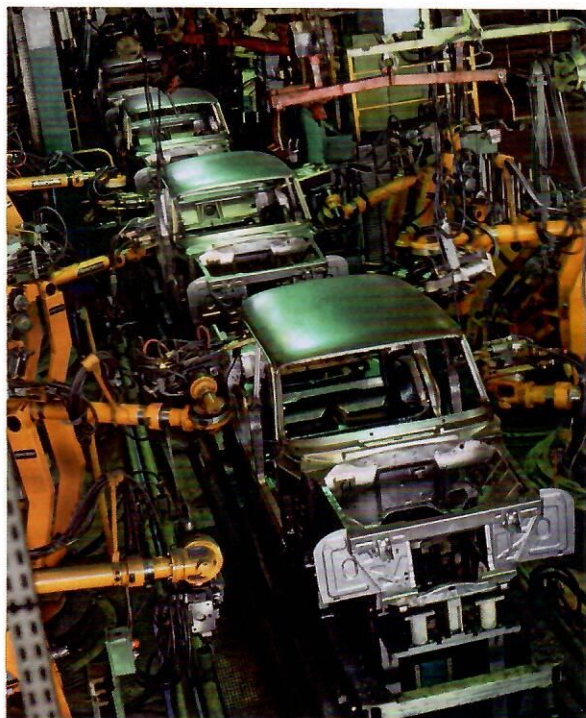
Размер шин: 165/80 R14

Макс. скорость, км/ч: 145

Время разгона до 100 км/ч, с: 18

Расход топлива (городской цикл): 9,8 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 55



Новая роботизированная линия по сварке кузовов автомобиля «Москвич-2141» на Московском автомобильном заводе им. Ленинского комсомола. 1986 г.

задняя подвеска по типу BMW 5-й серии, коробка передач с непосредственным расположением рычага на крышке, блок-фары и т. д.

После стилистической доработки в конце 1975 года появился вариант С-2. Увидевшие эту машину чиновники потребовали упростить проект, сделать его поскромнее. Вариант С-3 получил третий ряд боковых окон, что сделало облик автомобиля более гармоничным, но менее динамичным. Бывший руководитель группы дизайнеров АЗЛК Игорь Зайцев впоследствии охарактеризовал это так: «Машина получилась привычной, без спорных деталей».

Проект С-3 оценивался заводом как предсерийный, но запустить его в серию не получилось. Вмешались вышестоящие инстанции в лице министра автомобильной промышленности В. Н. Полякова. Посмотрев на С-3, он заявил буквально следующее: «То, что вы создали, – смешно. Таких автомобилей не бывает! Вот есть, например, Simca 1308, замечательный автомобиль, – берите его за основу, мы покупаем десять экземпляров. Разберите и копируйте».

Трудно понять, как в одном человеке уживались прогрессивный руководитель, немало сделавший для развития отечественного автопрома, и ретроград, чьи взгляды спровоцировали отставание отечественного автопрома от мирового.

★

СОВЕРШЕННАЯ АЭРОДИНАМИКА

На стадии разработки модели автомобиля продувались в аэродинамической трубе кафедры механики МГУ. Впоследствии, уже на этапе доводки, была проведена серия продувок полноразмерного автомобиля в ЦАГИ, а в 1985 году – во Франции, на оборудовании фирмы «Рено».



Модель намера



автомобилестроения. Единственный имевшийся в наличии мотор – УЗАМ-331.10 – нельзя было расположить поперечно, а это в то время означало отказ от переднего привода. Впрочем, задний привод в те годы еще не собирался сдавать своих позиций. К тому же, по мнению многих специалистов, для условий эксплуатации в СССР он подходил больше.

Если говорить о конструкции С-1, то для советского автомобилестроения она была прорывной. На С-1 применялись передняя подвеска типа «Макферсон», независимая

Рабочие Ленинградского порта готовят к отправке на экспорт автомобили «Москвич-2141». 2 сентября 1987 г.





Ведущий дизайнер Московского автомобильного завода им. Ленинского комсомола, один из создателей новой модели автомобиля «Москвич-2141» Марат Елбаев. 1986 г.

Именно тогда в Минавтопроме СССР было принято далеко не бесспорное решение: все новые автомобили в стране выпускать только с передним приводом. Это указание были вынуждены выполнять все автозаводы, кроме Ижевского, который относился к другому министерству. Требование руководства копировать иностранную модель было воспринято творческим коллективом как оскорбление. Игорь Андреевич Зайцев вспоминал: «Позже купили несколько “Симок”, одну из них разобрали: агрегаты отправили в лабораторию на испытания, а кузов отдали нам. Прямо на нем мы и лепили будущий “сорок первый”. Это было очень трудно: месяца полтора или два я не мог заставить свою команду подойти к этому макету! Настолько все были оскорблены и унижены тем, что нам приказали взять не просто идею, а вот так примитивно скопировать автомобиль вплоть до “железа”».

Рождение «41-го»

Сейчас трудно сказать, почему в качестве образца министр Поляков выбрал именно автомобиль Simca 1308. Возможно, потому, что в 1976 году он был признан европейским «Автомобилем года». Как бы то ни было, но конструкторам АЗЛК пришлось работать именно с «Симкой». Этот франко-американский автомобиль имел поперечно расположенный двигатель, которого в распоряжении

Автомобиль «Москвич-2141» 1990-го года выпуска. 2016 г.



ПОДАРОК СЪЕЗДУ

Первая опытная партия новых «Москвичей» была собрана к XXVII съезду КПСС, начавшему свою работу 25 февраля 1986 года. 245 автомобилей из собранной в конце года первой товарной партии, по решению московского горисполкома, были проданы работникам АЗЛК и ветеранам Великой Отечественной войны.

АЗЛК не было. Из ситуации вышли довольно оригинально: у одной из поступивших на завод «Симок» отрезали переднюю часть и заменили ее новой, от прототипа С-3 – с продольно расположенным мотором от «Москвича-412». При этом передок С-3 также сохранился. Полученный таким образом ходовой макет, названный на заводе «Максимкой», был готов уже в 1977 году и одобрен руководством. Инженеры АЗЛК, вынужденные по указанию руководства отказаться от собственной конструкции, при проектировании заданной модели довольно далеко ушли от исходного образца. В итоге «Москвич-2141» больше напоминает не «Симку», а Audi 100 С2. С немецким автомобилем его роднит одинаковая компоновка – продольно расположенный двигатель, дифференциал между двигателем и коробкой передач. Передняя подвеска типа «Макферсон», в отличие от торсионной на «Симке». Реечный рулевой механизм – верхнего расположения, колеса – 14-дюймовые. От «Симки» у «Москвича-2141» остались лишь часть профилей крыши и уплотнители стекол. Безусловно удачным у автомобиля получился кузов, несмотря на длинноватый для хетчбэка «нос». Его коэффициент аэродинамического сопротивления был лучшим среди отечественных легковых автомобилей вплоть до появления ВА3-2110. У «41-го» не забрызгивались боковые стекла. В отличие от ВА3-2108, всегда чистым оставалось заднее стекло и стеклоочиститель просто не предусматривался!

Главной проблемой при создании нового автомобиля, как уже говорилось, был двигатель. Машина получилась больше и тяжелее «Москвича-412», и мощности мотора было явно недостаточно. Можно было бы использовать двигатель ВА3-2106, но Волжский автозавод не был готов значительно увеличить выпуск двигателей. На Уфимском заводе автомобильных моторов, который являлся основным поставщиком АЗЛК, не могли, да и не хотели заниматься освоением производства новых силовых агрегатов. Именно тогда на АЗЛК поняли, какую ошибку совершили в свое время, передав производство двигателей на другой завод. Другого выхода не было: на территории АЗЛК началось строительство производственных мощностей для выпуска двигателей нового семейства «414» – рабочим объемом 1,8 л и мощностью 95 л. с. Здесь же планировалось выпускать и дизель рабочим объемом 1,9 л и мощностью 65 л. с. Однако готовый автомобиль ждать уже не мог. В качестве временной меры было решено устанавливать на него существующие двигатели производства УЗАМ и ВА3.

В феврале 1986 года на АЗЛК собрали первую опытную партию, а в конце года – и первую товарную. Полноценное производство автомобиля «Москвич-2141» началось в 1988 году.



КХХVII съезду КПСС на заводе создан новый автомобиль «Москвич-2141». Московский автомобильный завод им. Ленинского комсомола. 1986 г.

Конструкция автомобиля

Автомобиль «Москвич-2141» имел пятидверный, несущий, пятиместный кузов типа хетчбэк. На автомобиле применялись две модели двигателей, что и определило наличие двух выпускаемых моделей: базовый – «Москвич-2141», имевший двигатель ВАЗ-2106-70, и его модификация – «Москвич-21412» с двигателем УЗАМ-331.10. Последний являлся модернизированным вариантом двигателя УЗАМ-412, и с ним была выпущена большая часть автомобилей. Кроме двигателей, автомобили отличались передаточным отношением шестерен главной передачи и некоторыми агрегатами и деталями электрооборудования. Радиатор был установлен не перед двигателем, а слева от него. Применение на автомобиле оригинальной двухвальной коробки передач с горизонтальным расположением валов позволило опустить двигатель, понизить линию капота и центр тяжести автомобиля.

К ощутимому уменьшению расхода топлива привела установка на автомобиле пятиступенчатой коробки передач (впервые в СССР) с дополнительной высшей ускоряющей передачей, используемой при движении с малой нагрузкой на высокой скорости.

Примененные в автомобиле конструктивные решения позволили даже с учетом использования устаревших силовых агрегатов добиться снижения массы и расхода топлива по сравнению с «Симкой».

Все восемь стекол кузова выполнялись гнутыми, заднее стекло имело обогрев. Передние отдельные сиденья регулировались по длине. Спинки передних сидений регулировались по наклону в очень широком диапазоне, вплоть до горизонтального положения. Подголовники регулировались по высоте, а при желании легко снимались. Заднее сиденье могло складываться, за счет чего площадь

багажного отделения значительно увеличивалась. Чтобы обеспечить необходимую жесткость кузова, заднюю стенку багажного отделения пришлось сделать довольно высокой, что создавало неудобства при погрузке и выгрузке тяжелых предметов.

Облицовка радиатора и задней панели кузова, передний и задний бамперы, основные детали отопителя, фонари и другие детали электрооборудования были сделаны из пластика. В отделке интерьера широко использовался пенополиуретан. Из синтетических материалов изготавливались формованные обивки дверей, потолок, панели в багажном отделении и ковровое покрытие пола кузова. В комбинации приборов, наряду с традиционными спидометром, тахометром, указателями уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости, контрольными лампами были предусмотрены вольтметр и вакуумный эконометр.

Передние и боковые задние места были оборудованы ремнями безопасности, причем для заднего сиденья впервые в отечественной практике они имели катушки с горизонтальным выходом ремня. ★



Автомобиль «Москвич-2141» производства Московского автомобильного завода им. Ленинского комсомола. 1986 г.

Триумф и трагедия последнего «Москвича»

«Москвич-2141» разрабатывался в течение десяти лет. На Западе за такое время могли смениться два-три поколения автомобилей. Затянувшийся процесс создания негативно отразился на судьбе «Москвича».

По совокупности потребительских характеристик «Москвич-2141» в наибольшей степени отвечал понятию «семейный автомобиль», превосходя в этом отношении более тесные малолитражные модели Волжского автозавода.

Цена и качество

В отличие от своих предшественников, «Москвич-2141» не был одноклассником ни классических заднеприводных «Жигулей», ни переднеприводного «Спутника» ВАЗ-2108. Машина большей размерности заняла нишу между «Жигулями» и «Волгой». Более высокому классу соответствовала и цена. «Москвичу» сразу определили в табели о рангах строчку на уровне самых престижных моделей «Жигулей» – то есть его розничная цена превышала 9 тыс. руб. Уже в 1990 году, после незначительной модернизации, розничная цена «Москвича» возросла до 13,5 тыс. руб., то есть почти на 40 % от первоначального уровня!

Несмотря на высокую цену, новому «Москвичу» поначалу сопутствовал успех, что неудивительно. Автомобиль был очень комфортным. Большой, просторный, как у «Волги»,



Автомобиль «Москвич-2141» производства Московского автомобильного завода им. Лихачева. 1986 г.

салон и огромный багажник. За счет продольной компоновки автомобиль имел отличную проходимость и хорошую стабильность при движении по прямой. Коробка передач – пятиступенчатая, щиток приборов – с тахометром. По сравнению с предыдущими моделями АЗЛК, конструкция и дизайн которых восходили к концу 1950-х – началу 1960-х годов, «сорок первый», безусловно, был настоящим прорывом, да и по сравнению с бюджетными автомобилями иностранного производства устаревшим он на момент начала производства не выглядел. Однако успех закончился быстро – через четыре года. Если бы «Москвич» появился немного раньше, хотя бы в 1984 году, то к началу 1990-х годов на заводе уже успели бы наладить производство двигателей, запустить в серию модификации с кузовами седан и пикап и т. д. Ничего этого сделать не успели. Наступил 1992 год – отпустили цены, началась инфляция, населению стало не до автомобилей. Кроме того, само производство автомобилей на предприятии, находившемся в центре мегаполиса, стало нерентабельным. Плюс 800 млн долларов кредита, который надо было возвращать...

★ НЕСОСТОЯВШИЙСЯ СЕДАН

Работы по седану «Москвич-2142» велись после запуска в серию хэтчбэка, что противоречило мировой практике и здравому смыслу. В серию, как правило, запускается модель с двумя, а то и с тремя типами кузовов. Седан был готов к середине 1990-х годов, но конвейера он так и не увидел.

Легковой автомобиль «Москвич-2141» Московского автомобильного завода им. Ленинского Комсомола (АЗЛК) на улицах Москвы. 1986 г.





Продукция Автомобильного завода имени Ленинского комсомола (АЗЛК) – первая серия легковых автомашин «Москвич-2141», 1986 г.

Ситуация усугублялась ужасающе низким качеством сборки, что было большой проблемой АЗЛК еще в 1980-х годах. Положение усугублялось и тем, что завод находился в Москве: столичная молодежь работать сюда не шла, рабочую силу завозили по лимиту. Использовали также временных работников, так называемых «варягов» – от студентов-практикантов из вузов и техникумов до солдат строительных батальонов.

«Святогор» и другие

К 1994 году УЗАМ наконец-то наладил производство модернизированных моторов рабочим объемом 1,7 и 1,8 л, с которыми динамические характеристики «сорок первого» заметно улучшились. Но было поздно – продажи продолжали падать. «Москвич» проигрывал конкуренцию более современным подержанным иномаркам. В феврале 1996 года конвейер остановили. В следующем году «сорок первый» модернизировали – оформление передка с фарами фирмы Hella стало более современным. Обновленный автомобиль получил имя «Святогор». Часть машин комплектовалась двухлитровым 113-сильным двигателем Renault F3R. Кроме мотора, «Святогор» обзавелся импортным сцеплением Valeo и усилителем тормозов фирмы Lucas. Если бы это случилось чуть раньше! Дефолт 1998 года больно ударил по заводу: закупка импортных комплектующих привела к огромным убыткам. Не улучшилось и качество сборки. А покупать «конструктор “Сделай сам”» – с дорогим французским двигателем желающих было мало. Ужасающим было и качество лакокрасочного покрытия. Похоже, что в то время кузова «Москвичей» даже не грунтовали. До сквозной коррозии доходило к концу первого года эксплуатации. Автомобиль еще можно было спасти – в конце 1990-х годов завод получил финансовую поддержку от правительства Москвы. Но новое руководство завода распорядилось средствами неразумно. Вместо ориентации на рядового потребителя, повышения качества сборки и антикоррозионной обработки все силы были брошены на создание целой армии «князей-уродцев»: «Юрия Долгорукого», «Князя Владимира» и аляповатого, высмеянного даже на презентации «Ивана Калиту». Эти автомобили

КОММЕРЧЕСКИЙ ПИКАП

Серийными модификациями «сорок первого» стали пикап «Москвич-2335» и универсал повышенной вместимости «Москвич-2901». Задняя подвеска обеих моделей была зависимой рессорной. В конце 1990-х годов сборка пикапа была передана в Омск, где продолжалась до 2002 года.

позиционировались как машины бизнес-класса для состоятельных покупателей, но те предпочитали «князьям» импортные «мерседесы» и «ауди». Автосалоны отказывались брать «Москвичи», к началу 2000 года их розничной реализацией занимался почти исключительно сам завод. К этому времени на сдаточных площадках скопилось около 9 тыс. автомобилей, по большей части недоукомплектованных. При этом на территории завода функционировало множество частных автомастерских, где за дополнительную плату можно было доукомплектовать автомобиль. 4 марта 2002 года главный конвейер АЗЛК остановили навсегда. ★

Автомобиль «Москвич-2141», вылущенный Производственным объединением «Москвич» к XXVII съезду КПСС. 1986 г.



Новое время – новые автомобили

Разработка второго послевоенного поколения отечественных легковых автомобилей началась на рубеже 1940–1950-х годов, а на улицах они появились в конце десятилетия, став символом «оттепели».

В течение 1950-х годов массовым выпуском легковых автомобилей в СССР занимались всего два завода – флагман отрасли, Горьковский автомобильный завод, и МЗМА – Московский завод малолитражных автомобилей.

Горьковский автозавод

Первенцем второго послевоенного поколения легковых автомобилей ГАЗа стал армейский внедорожник ГАЗ-69. Его проектирование началось в 1946 году, сразу после войны, и велось с учетом опыта эксплуатации в войсках в тяжелых фронтовых условиях как отечественных автомобилей ГАЗ-67Б, так и импортных Willis MB. В конструкции ГАЗ-69 широко использовались узлы и агрегаты уже освоенных ГАЗовских моделей – М-20 «Победа», ГАЗ-51 и т. д. ГАЗ-69 начал выпускаться в 1953 году и поставлялся в первую очередь в армию, а также в народное хозяйство. В розничную продажу населению эта быстро завоевавшая популярность машина не поступала. Хитом первого послевоенного десятилетия, да и многих последующих лет, стал легковой автомобиль ГАЗ-21 «Волга». Первоначально этот автомобиль рассматривался как «Победа» второго поколения (работа над ним велась в конце 1940-х годов), призванный затормозить старение послевоенного первенца. Но этот путь вскоре признали бесперспективным – теперь речь шла о создании совершенно нового автомобиля, на уровне автомобильной моды тех лет. Это вполне удалось – автомобиль выглядел



На главном конвейере Горьковского автозавода. Горький. 1967 г.

стильно, свежо и элегантно. Немало новшеств имелось и с технической стороны: несущий трехобъемный кузов седан увеличенных габаритов с просторным и комфортабельным салоном, панорамические цельные лобовое и заднее стекла, цельноалюминиевый четырехцилиндровый верхнеклапанный двигатель, автоматическая гидромеханическая коробка передач (от нее вскоре отказались), гидропривод сцепления на варианте с механической коробкой передач, трехпорный карданный вал, гипоидный задний мост с полуразгруженными полуосями, централизованная смазка узлов шасси (на машинах ранних выпусков), отдельные гидроцилиндры тормозных колодок передних тормозных механизмов, трансмиссионный стояночный тормоз и многое другое. Формально производство «Волги» началось в 1956 году, но фактически массовый выпуск стартовал только годом позже.

После «Волги» Горьковский автозавод выпустил еще один шедевр 1950-х годов – «Чайку». Для нового автомобиля был спроектирован новый двигатель, V-образная «восьмерка» вместо использовавшейся на ЗИМе рядная «шестерка». Он мог разогнать весившую больше 2 т «Чайку» до 160 км/ч, при этом расход топлива составлял 21 л на 100 км. В блоке с двигателем была установлена полностью автоматическая гидромеханическая коробка передач, родственная той, что была создан

На главном конвейере Волжского автомобильного завода. Тольятти. 1970 г.





Готовая легковая автомашина «ЗИС-110» в намере для испытаний на водонепроницаемость. Москва. 1958 г.

для «Волги». Впервые в продукции ГАЗа были использованы четырехкамерный карбюратор, гидроусилитель рулевого управления, вакуумный усилитель тормозов, электростеклоподъемники, радиоприемник с автопоиском и антенной с электроприводом. Серийное производство автомобиля ГАЗ-13 «Чайка» началось в 1959 году.

Московские малолитражки

Производством автомобилей для народа занимался Завод малолитражных автомобилей в Москве (ЗМА). Выпускались они под ставшим на многие годы популярным брендом «Москвич».

Первое поколение «москвичей», прозванных за свой характерный внешний вид «слонами», было скопировано с автомобиля Opel Kadett K38. Однако к концу 1940-х годов «Москвич-400» с его консервативным довоенным кузовом с выступающими крыльями смотрелся довольно архаично. Поэтому в 1950 году на ЗМА началась работа над новым автомобилем понтонной компоновки. Первый серийный «Москвич-402» покинул сборочный цех завода 20 апреля 1956 года.

По сравнению со своим предшественником новый «Москвич» получил более современный экстерьер и более совершенный по конструкции кузов. Главным его недостатком был старый, по сути, еще довоенный, немецкий нижнеклапанный двигатель.

В мае 1958 года с заводского конвейера сошел новый «Москвич» модели «407», под капотом которого находился более мощный верхнеклапанный двигатель с алюминиевой головкой блока цилиндров. Применение верхнеклапанного двигателя значительно повысило динамические качества автомобиля и снизило расход топлива. Первые покупатели нового «Москвича» сразу оценили отличную для того времени обзорность, просторный, почти как у «Победы», салон с отопителем, обогревом лобового стекла и радиоприемником, удобный выступающий багажник.

АВТОМОБИЛИ ЗИЛ

В числе производителей легковых автомобилей в СССР находился и ЗИЛ. Однако этот завод выпускал только автомобили представительского класса, причем все в меньших и в меньших количествах. В отличие от «демократичного» ЗИС-110, который все-таки работал в такси, появившийся в 1958 году ЗИЛ-111 предназначался для обслуживания уже только первых лиц государства.

В августе 1958 года на Всемирной автомобильной выставке в Брюсселе «Москвич-407» был отмечен золотой медалью и дипломом, что способствовало росту спроса на советские автомобили за рубежом. Более трети выпущенных «Москвичей-407» уходило на экспорт, как в социалистические, так и в развитые капиталистические страны. Экспортные версии отличались чаще встречавшейся двухцветной окраской и доработанным экстерьером. ★



Советский автомобиль «Чайка» ГАЗ-13. Фото 2012 г.

В НОМЕРЕ 39

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 39

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.



«ВОЛГА» — МАШИНА
НА ВСЕ ВРЕМЕНА



АВТОМОБИЛЬ «ВОЛГА» —
ЛЕГЕНДАРНОЕ ТАКСИ



РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
АВТОМОБИЛЯ

12+

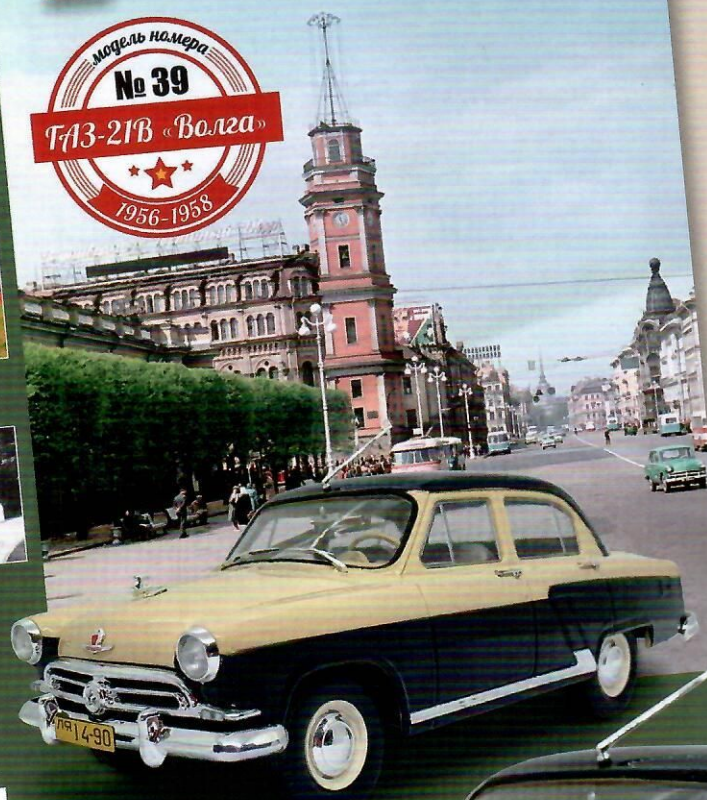
КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772807 657203



hachette



★
ГАЗ-21 «Волга»

★
«ВОЛГА» — МАШИНА
НА ВСЕ ВРЕМЕНА

★
АВТОМОБИЛЬ «ВОЛГА» —
ЛЕГЕНДАРНОЕ ТАКСИ

★
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
АВТОМОБИЛЯ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!