

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 899 РУБ.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

«МИЛИЦИЯ»

№ 11



«МОСКВИЧ-2142R5» «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»

ШТУЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО
МОЩНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ И ОТЛИЧНАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ
ДВЕ МАРКИ ОДНОГО АВТОМОБИЛЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск «Милиция» №11, 2021

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, 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. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, 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. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудников
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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 о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru, обращайтесь по телефону горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы
8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: care@deagostini.ru

Адрес для писем читателей:
Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн 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 дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
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: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую 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: 3500 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 5 (верх), 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © HDRI from hdrhaven.com (Author: Sergej Majboroda); стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2021 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2021 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко, Максима Шелепенкова, Андрея Романова, а также конструкторов ОАО «Москвич» Алексея Джигурду, Евгения Коротича и Дмитрия Мишкина



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 печати (производства): 29.01.2021
Дата выхода в России 13.03.2021

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



МАСШТАБ 1:8

УАЗ-469

**СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК**

★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ



- ★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом
- ★ Работают фары и задние габаритные огни
- ★ Подвижные детали ходовой части
- ★ Точное воспроизведение деталей
- ★ Подробная детализация моторного отсека

для подписчиков
СКИДКА 40%
+ БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
НА 1-ю ПОСЫЛКУ
С 3 ВЫПУСКАМИ

ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ

ДОЛГОЖДАННАЯ
НОВИНКА!

Одной из первых модификаций седана «Князь Владимир» с удлиненной базой, выпущенного ОАО «Москвич», стал автомобиль для дорожно-патрульной службы ГАИ. Такие машины штучно строили на заводе в течение нескольких лет.

В списках не значился

Автозавод имени Ленинского комсомола (АЗЛК) был первым в СССР предприятием, включившим милицейскую модификацию в свою производственную программу и номенклатуру изделий Министерства автомобильной промышленности СССР.

В 1980-х годах сложилась парадоксальная ситуация. О милицейских модификациях «Москвичей», «Жигулей», «Волг» и УАЗов знали все. В транспортном потоке эти машины выделялись яркой специальной окраской. А вот данные о том, что автомобильные заводы выпускают какие-то специальные машины для патрульно-постовой службы милиции и дорожно-патрульной службы ГАИ, в документах Минавтопрома почему-то отсутствовали. При этом автомобили другого назначения — медицинские, такси, тоже имевшие заметные отличия от базовой модели, — стояли отдельной строкой. Они считались официально признан-

ными модификациями и имели собственные отраслевые индексы.

Все дело в том, что предприятия, подчиненные Минавтопрому, действительно не выпускали полностью укомплектованные милицейские патрульные машины. Стандартные автомобили через отдел сбыта завода передавались службе материально-технического снабжения Министерства внутренних дел (МВД) СССР. А дальше машина, точнее партия машин, поступала на предприятия системы МВД, где проводилось переоборудование, включавшее установку сигнальной и радиоаппаратуры, дополнительных световых приборов, нанесение специальной окраски. Информации о том, какие предприятия, когда и в каком количестве строили патрульный транспорт, очень мало. Известно, что Производственное объединение «Москвич» в начале 1988 года освоило выпуск специальной модификации с индексом АЗЛК-21418 согласно отрасле-

вой нормали, предназначенной для работы в составе системы «Патруль».

Появление на конвейере АЗЛК-2141 само по себе стало событием в масштабах отрасли: это был первый в Советском Союзе автомобиль третьей группы малого класса. По размерам салона он превосходил все прежние модели «Москвичей» и «Жигулей», а по ряду параметров его можно было сравнить с «Волгой». При этом снаряженная и полная масса АЗЛК-2141, размеры узлов и агрегатов оставались такими же, как у малолитражки. Получился экономичный в производстве и эксплуатации, несложный в ремонте и обслуживании автомобиль с вместительным комфортабельным салоном. Напрашивалась идея выполнить на базе такой машины ряд специальных модификаций для различных служб. Автомобили АЗЛК-21418 строили по заказу МВД. В отличие от патрульных машин других производителей, размещение дополнитель-



«Москвич-214241-810» «Князь Владимир», предназначенный для ДПС ГИБДД



В конце 1990-х годов автомобили «Москвич-214241-810» «Князь Владимир» часто демонстрировались на выставках

ного оснащения и соответствующие изменения в схеме электрооборудования были выполнены конструкторами УКЭР АЗЛК на высоком профессиональном уровне. Одновременно разрабатывались и другие модификации АЗЛК-2141 для силовых структур. Например, существовал специальный

служебный автомобиль АЗЛК-21417 с внешностью обычного серийного «Москвича», но с роторно-поршневым двигателем. Следующей после АЗЛК-2141 моделью завода должен был стать седан АЗЛК-2142. Судьба этого автомобиля оказалась драматичной. Сначала освоение выпуска

задержалось из-за неоправданной попытки поставить машину на конвейер одновременно с новым двигателем АЗЛК-21414 и новой задней подвеской. В результате было потеряно несколько лет. Решение выпускать АЗЛК-2142 в варианте с обычной, «сорок первой» подвеской, двигателями



Патрульный «Князь Владимир» в варианте без дефлекторов на стойках и с колесными дисками от автомобиля «Святогор»



Патрульный «Князь Владимир» с дисками колес в форме звезды

ВАЗ и УЗАМ руководство завода приняло в 1995 году, когда предприятие, преобразованное к тому времени в ОАО «Москвич», столкнулось с серьезными экономическими проблемами, характерными для всей отечественной автомобильной промышленности девяностых годов. В 1996–1997 годах

АЗЛК-2335 и удлиненному хэтчбеку «Юрий Долгорукий» с увеличенной на 200 мм колесной базой. Вместо седана АЗЛК-2142 с колесной базой 2580 мм было принято решение освоить выпуск удлиненного седана АЗЛК-214241 с колесной базой 2780 мм под маркой

вый ВАЗ-2130 от «Нивы», но с картером от ВАЗ-2101. Из списка продукции Уфимского моторного завода выбрали 1,7-литровый УЗАМ-3317 и 1,8-литровый дефорсированный УЗАМ-3313. Третьим производителем стал Renault, поставлявший двухлитровые двигатели. Основной моделью был восьми-

Всем длиннобазным хэтчбекам «Юрий Долгорукий» и седанам «Князь Владимир» присвоили по два обозначения

финансовые трудности и нарушение взаимосвязей с поставщиками комплектующих изделий обернулись годичной остановкой конвейера, которая для АЗЛК-2142 оказалась фатальной: он так и не пошел в серийное производство.

Модификации и комплектации

Весной 1997 года конвейер АЗЛК был вновь запущен. Новый генеральный директор ОАО «Москвич» Рубен Асатрян отказался от развития производства бюджетных малолитражных автомобилей: он решил выводить продукцию завода в представительский класс. Правда, в новой модельной линейке предпочтение все-таки отдавалось привычному хэтчбеку, получившему название «Святогор», мелкосерийным пикапам

«Князь Владимир». Позже к нему добавился представительский седан «Калита» с удлиненным задним свесом, впервые показанный в августе 1998 года на Московском международном автомобильном салоне. К маю 1998 года под руководством конструктора КБ компоновки Алексея Джигурды был сформирован полный список моделей, модификаций и их комплектаций, которые можно было собирать на главном конвейере ОАО «Москвич». Он включал 56 версий автомобилей, из них 12 вариантов «Князя Владимира» и три варианта «Калиты». Планировалось использовать двигатели четырех производителей. У Волжского автозавода закупать 1,6-литровый ВАЗ-2106-70, применявшийся на АЗЛК-2141 с самого начала выпуска, или 1,8-литро-

клапанный F3R272, модификация двигателя для установки на автомобиль с продольным расположением силового агрегата, также предусматривались 16-клапанные F4R и F7R. Четвертым поставщиком моторов был заявлен Ford. В начале 1990-х годов он небольшими партиями поставлял на АЗЛК дизельные двигатели своего партнера — немецкой компании Klockner Humboldt Deutz. Но приобретать двигатели у Ford предполагалось только для короткобазных хэтчбеков. В качестве топовой версии был заявлен «Калита» мод. 214242-165 с шестицилиндровым V-образным мотором (производитель не оговаривался). На «Князе Владимире» допускалось применение дефорсированного двигателя УЗАМ-3318 (мод. 214221-710). Выпуск седана с мотором

На первые образцы автомобиля «Москвич-214241-810» наносили надпись ГАИ

ВАЗ-2106-70 не планировался, хотя такая модификация получила обозначение 214201-166.

Всем длиннобазным хэтчбекам «Юрий Долгорукий» и седанам «Князь Владимир» присвоили по два обозначения. Первый индекс соответствовал отраслевой нормали ОН-025270-66. Он состоял из шести цифр: для «Князя Владимира» — 214221 или 214241, для «Калиты» — 214242. Вторым обозначением стал индекс, с которого начинался VIN-код каждой конкретной машины. После индекса 2141 у «Долгорукого» или 2142 у «Князя Владимира» следовала буква, указывающая на марку двигателя: V — ВАЗ, Y — УЗАМ, R — Renault, а за ней еще цифра, соответствующая модели мотора. Например, R5 — это F3R, R7 — 16-клапанный, Y2 — УЗАМ-3317, Y3 — УЗАМ-3318. После индекса через тире добавлялся код комплектации автомобиля. Иногда он указывал на модификацию специального назначения. И та, и другая система обозначения моделей действовала параллельно, поэтому разобраться в дублирующих индексах было нелегко.



В милицѣйской окраске

Специальные заводские варианты «Москвичей» предназначались для трех служб — такси, медицинской помощи и милиции. Первые две «профессии» стали традиционными для автомобилей московской марки.

Медицинские модификации завод выпускал начиная с «Москвича-400-420». Модификация «такси» впервые появилась у «Москвича-402», позже ее пробовали выпускать на базе всех седанов. Массового распространения такси «Москвич» не получили, но



Патрульный автомобиль «Москвич-214241-810» «Князь Владимир» в отделе сбыта ОАО «Москвич»



Вместительный багажник патрульного автомобиля «Москвич-214241-810»

ГАИ, а на следующих появилось новое сокращение — ДПС.

Какой конкретно кузов будет использоваться для милицейской машины, решалось на стадии его закладки. При сварке кузова сразу устанавливались кронштейны под дополнительный аккумулятор, а на линии окраски для него выбирали белый цвет. При сборке автомобиля монтировалась специальная проводка, поскольку установка СГУ на крыше и аппаратуры связи в салоне неизбежно затрагивала электрооборудование. Автомобили, предназначенные для милиции, шли по конвейеру в общем потоке с машинами гражданского назначения. Собранный автомобиль поступал на участок комплектации, где на кузов наносились синие полосы и надписи, монтировалось специальное оборудование.

Производство милицейской модификации «Князя Владимира» получилось практически штучным. По воспоминаниям заводчан, многочисленные автомобили мод. 214241-810 отличались друг от друга, пусть и незначительно. Например, мигающий специальный световой сигнал на крыше представлял собой уже не круглый «маячок», а горизонтальный блок, так называемую «балку» во всю ширину крыши, левая половина оснащалась красным

Автомобили, предназначенные для милиции, шли по конвейеру в общем потоке с машинами гражданского назначения

небольшие серии завод строил регулярно. В 1998 году медицинские автомобили и такси предлагались только с кузовом базового хэтчбека АЗЛК-2141.

Что касается милицейского автомобиля, то прежняя модель АЗЛК-21418, хорошо зарекомендовавшая себя на службе в правоохранительных органах, получила продолжение, причем сразу в двух вариантах. Отраслевым индексом 21414-810 обозначался милицейский хэтчбек «Святогор» с новым передком кузова, предназначенным для установки «узких» фар *Hella*. Индекс 214241-810 присвоили милицейскому седану «Князь Владимир». Обе модификации планировалось комплектовать только двухлитровым двигателем *Renault F3R272*, самым мощным из всех. VIN-код у милицейских машин начинался с того же индекса, что и у базовых гражданских автомобилей — 2141R5 у хэтчбека и 2142R5 у седана. Дополнительным оборудованием милицейских модификаций «Москвичей» считались

сигнально-громкоговорящее устройство (СГУ) и аппаратура для обеспечения связи. По действовавшему на тот момент стандарту основной цвет кузова милицейского автомобиля должен был быть белым, а полосы вдоль бортов — синими. Если автомобиль поступал в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции, на капот и багажник наносилось дополнительное обозначение. Когда изготовили первый демонстрационный образец милицейского «Князя Владимира», за безопасность движения в России отвечала Государственная автомобильная инспекция (ГАИ). Но 15 июня 1998 года указом президента РФ №711 это подразделение МВД переименовали в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). Аббревиатуру ГИБДД на патрульные и служебные автомобили решили не наносить, а вместо нее на капотах и багажниках писать ДПС — Дорожно-патрульная служба. Поэтому первые образцы мод. 214241-810 были со старой надписью

рассеивателем, а правая — синим. На одних машинах эти «балки» были импортные, чешской фирмы *Tesla*, на других — отечественного производства. Модели отличались радиостанциями и способами установки: где-то их монтировали между передними сиденьями, а где-то — на консоли под приборной панелью. Соответственно, в каждом конкретном случае появлялись отличия в сборке жгута проводов. В 1999–2000 годах несколько экземпляров милицейских «Князей» было собрано на полноприводных (4×4) шасси с индексом 214441.

Кузова разных экземпляров могли отличаться по исполнению: с дефлекторами вытяжной вентиляции на задних стойках, пластиковой накладкой на багажнике и противотуманными фонарями рядом с номерным знаком. На поздних вариантах решетки на стойках и место накладки на багажнике заваривали стальным листом, а над задним номером устанавливали небольшой

Продолжение на стр. 10



«МОСКВИЧ-2142R5»
«КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»





хромированный молдинг. Такой обновленный автомобиль стал экспонатом выставки «Спецтранспорт-99», проходившей в Москве с 24 по 28 мая 1999 года.

На милицйские автомобили «Князь Владимир» завод устанавливал колесные диски трех видов: первый — это обычные штампованные диски от АЗЛК-2141, второй — ли-

тые диски от «Святогора» с косыми лучами, третий — легкосплавные диски с круглой накладкой на ступицу и тонкими лучами, напоминающими звезду.



Демонстрация ходовых качеств патрульного автомобиля «Москвич-214241-810» «Князь Владимир»



Автомобили сопровождения

Полноприводный милицейский «Князь Владимир» был уникальным для своего времени предложением: патрульный автомобиль с просторным салоном, мощным двигателем и отличной для отечественной машины управляемостью на высокой скорости мог бы обеспечить завод пусть небольшими, но стабильными заказами. К сожалению, этот ресурс не был использован в полной мере.

транспорта по обширной территории завода и занималось оформлением ДТП, которые там иногда происходили. Эта служба первой получила автомобили мод. 214241-810. Машины «заводской ГАИ» сопровождали колонны автомобилей «Москвич» в длительных пробегах по стране, проводившихся в конце зимы с 1998 по 2001 год. Эти милицейские седаны остались на фотографиях и в видеорепортажах. По воспоминаниям участников пробегов, порой поступали ин-

Автомобиль сопровождения «Москвич-214241-810» и его экипаж на старте автопробега Москва – Омск – Владивосток (февраль 1999 года)

в автохозяйство мэрии Москвы в качестве автомобиля сопровождения. Двум, а по другим данным трем милицейским автомобилям «Князь Владимир» довелось участвовать в значимом событии в спортивной жизни России: с 11 по 19 июля 1998 года в Москве проходили первые в истории

Как минимум один милицейский «Князь Владимир» работал в автохозяйстве мэрии Москвы в качестве автомобиля сопровождения

Данных о том, какие подразделения милиции приобретали и эксплуатировали патрульные машины «Князь Владимир», немного, к тому же они иногда противоречат друг другу. Известно, что на бывшем АЗЛК, как и на других крупных предприятиях, действовало собственное заводское отделение ГАИ/ГИБДД. Оно организовывало движение

дивидуальные заказы на «Князей», предназначенных для ДПС, из городов, по которым проходил маршрут. Например, два таких автомобиля заказало и приобрело Управление внутренних дел Санкт-Петербурга, несколько седанов завод передал в подразделения ГИБДД Омска. Как минимум один милицейский «Князь Владимир» поступил

Всемирные юношеские игры (ВЮИ) — соревнования среди юниоров, в 2010 году объявленные Юношескими Олимпийскими играми. В 1998 году в 15 дисциплинах участвовало более 7 тыс. спортсменов в возрасте до 18 лет из 131 страны. Эстафету олимпийского огня, зажженного 23 июня в Греции, встречали в Сочи, куда его доставили самолетом.



К открытию Игр огонь перевезли в Москву в сопровождении колонны автомобилей. Маршрут проходил по 13 регионам России: через Краснодар, Ростов-на-Дону, Волгоград, Тамбов, Липецк, Воронеж, Курск, Орел, Брянск, Калугу, Рязань. Была сформирована

большая колонна автомобилей разных производителей, куда входили кроссоверы *Kia* от калининградского «Автотора», минивэны «Надежда» от ВАЗа, один автобус ЗИЛ-3207 «Юность» от ЗИЛа. ОАО «Москвич» тоже поделило машины со своими водителями-испы-

тателями. В доставке огня со стороны завода участвовало четыре гражданских автомобиля: один хэтчбек «Святогор», два седана «Князь Владимир» и «техничка» — пикап АЗЛК-2335. А сопровождали колонну седаны «Князь Владимир» в бело-синей милицейской окраске.

Технические характеристики «Москвич-214241-810»	
Число мест	5
Максимальная скорость	175 км/ч
Расход топлива, л/100 км	
при скорости 90 км/ч	5,9
при скорости 120 км/ч	8,3
в городском цикле	10,1
Электрооборудование	
Размер шин	175/80R14
Радиус поворота габаритный, м	6,5
Масса, кг	
снаряженная	1145
полная	1545
Рулевой механизм	
реечного типа с гидроусилителем	
Передняя подвеска	
независимая, типа <i>McPherson</i> , со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Задняя подвеска	
зависимая, пружинная, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Сцепление	
однодисковое сухое фирмы <i>Valeo</i>	

Тормоза	
рабочие — гидравлические, с вакуумным усилителем, передние дисковые, задние барабанные	
стояночный — на тормозные механизмы задних колес с механическим приводом от рычага	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, сблокированная с главной передачей передней оси	
Передаточные числа	
I — 3,308 или 3,545; II — 2,050; III — 1,367; IV — 0,946; V — 0,732; задний ход — 3,357	
Главная передача	
одинарная, гипоидная, передаточное число — 3,9	
Привод передних колес	
качающимися полуосями с шарнирами равных угловых скоростей <i>GKN</i>	
Двигатель	
<i>Renault F3R</i> , бензиновый, с распределенным впрыском топлива, рядный, четырехцилиндровый, с ременным приводом распределительного вала, расположенного в головке цилиндров	
Диаметр цилиндра, мм	82,7
Ход поршня, мм	93
Рабочий объем, см ³	1998
Степень сжатия	9,8
Максимальная мощность	
113 л. с. (85 кВт) при 5400 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
168 Нм при 3500 об/мин	

Дизельный «Москвич»

В 1990-х годах АЗЛК в небольших количествах строил автомобили «Москвич» с дизелями, марка которых в России обозначалась как Ford. На самом деле двигатели выпускал другой производитель — немецкая фирма Klockner Humboldt Deutz.

В ГДР советские автомобили пользовались хорошим спросом, но после объединения Германии все изменилось: жителям восточных земель стали доступны машины из Западной Германии. Но компания *Deutsche Lada*, партнер «Автоэкспорта», все-таки попыталась сохранить импорт российских автомобилей. В Германии всегда были популярны легковые машины с дизелями. *Deutsche Lada* предложила оснастить АЗЛК-2141 дизелем немецкого производства. Приемлемым по цене и техническим параметрам признали двигатель фирмы *Klockner Humboldt Deutz (KHD)*. Она производила дизельные моторы на протяжении десятилетий, а в СССР рекомендовала себя как подразделение машиностроительной компании, выпускавшей грузовики и пожарные машины *Magirus Deutz*.

В 1970-х годах «Автоэкспорт» закупил несколько тысяч самосвалов и грузовиков *Magirus Deutz* для строительства БАМа. Поскольку дизелями *KHD* комплектовали автомобили *Ford*, этот концерн выступил посредником при поставке двигателей *KHD* на АЗЛК — отсюда и легенда о «Москвичах» с дизелем *Ford*. Немецкие моторы устанавливали на «Москвичи» на конвейере АЗЛК. Для дизельной модификации был зарезервирован индекс АЗЛК-21413, им обозначали машины, оснащенные *KHD*.

Дизель *Klockner* был атмосферный, с чугунными блоком и головкой цилиндров. Верхний распределительный вал приводился, как у большинства современных моторов, зубчатым ремнем. Мощный пятиопорный коленчатый вал был рассчитан на большие нагрузки. Рабочий объем дизеля составлял

1752 см³, степень сжатия — 21,5. Мощность 60 л.с. достигалась при 4800 об/мин, а максимальный крутящий момент 100 Нм — при 2500 об/мин. Дизель *KHD* отлично «тянул» на низких оборотах. Расход топлива укладывался в 6 л на 100 км. Специалисты отмечали большую массу двигателя, но ее компенсировали подбором резиновых подушек крепления к кузову. Поскольку двигатель АЗЛК-2141 расположен впереди колесной базы, передняя ось оказалась немного перегруженной.

К сожалению, хорошего немецкого мотора было недостаточно, чтобы продавать дизельные АЗЛК-2141 в Европе. Качество электрооборудования, тормозов и арматуры кузова, оформление салона российских автомобилей не позволили им конкурировать на автомобильном рынке Германии.



Дизельный двигатель Klockner Humboldt Deutz (KHD) в моторном отсеке автомобиля АЗЛК-21413

Конструктор кузовов «Москвичей»

В формировании облика автомобилей «Москвич» нескольких поколений большую роль сыграл конструктор КБ кузовов Отдела главного конструктора МЗМА и АЗЛК Станислав Николаевич Лобов.

В послевоенном 1946 году Отдел главного конструктора (ОГК) МЗМА был укомплектован конструкторами двигателей и агрегатов шасси, специалистами по работе с технической документацией, а вот конструкторов кузовов не хватало. Именно тогда на работу в ОГК поступил Станислав Лобов, выпускник Московского автомеханического института. Вместе с Л. И. Белкиным, В. Ф. Тарасовым и С. Д. Чуразовым Лобов участвовал в одной из первых самостоятельных работ КБ кузовов МЗМА — создании семейства специальных кузовов с деревянными наружными панелями, состоявшего из универсала М-421, фургона М-422 и санитарного автомобиля,

так и не доведенного до производства. В 1948 году Лобову поручили подготовить документацию на другой автомобиль медицинской службы — модификацию седана «Москвич-400-420М» в первоначальном варианте, с моющейся обивкой салона, сигнальным фонарем на крыше и опознавательными знаками «Помощь на дому» на кузове темно-синего цвета. В мае 1948 года вышел приказ министра автомобильной промышленности С. А. Акопова, согласно которому 50% автомобилей «Москвич» должны были выпускаться с открытым кузовом. Кабриолетом М-400-420А в ОГК занимались два молодых конструктора:



ра: Станислав Лобов проектировал стальные детали кузова, а Юлия Полукарова — тент



Участок производства кузовов автомобилей «Москвич-402-425» на МЗМА



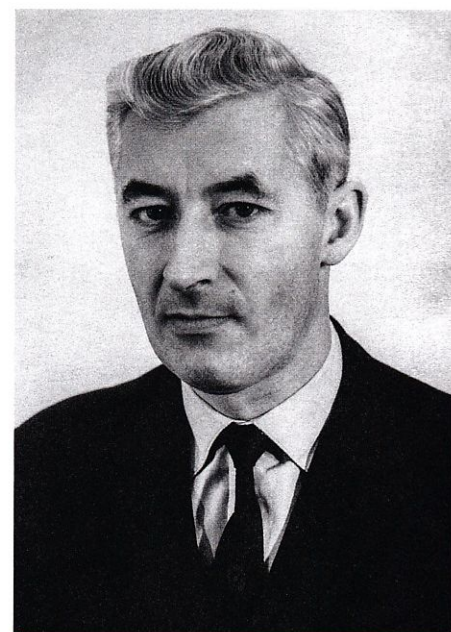
Помещение конструкторского бюро кузовов ОГК МЗМА. На заднем плане — кузов автомобиля FIAT-600 на рабочем столе конструкторов

и его арматуру. Они работали под контролем начальника КБ кузовов Леонида Белкина. В начале 1950-х годов у Станислава Николаевича появилась возможность в полной мере проявить свои конструкторские способности. После утверждения в Минавтопроме технического проекта «Москвича-402-425» новый главный конструктор завода А. Ф. Андронов запретил копировать иномарки и потребовал создать оригинальный кузов, хотя опыта подобной работы в ОГК не было. Лобов активно участвовал в конструировании кузова двух макетных и нескольких опытных вариантов нового седана. Его вклад в создание окончательной версии кузова М-402-425 и его модернизированного варианта М-407 получил высокую оценку руководства отрасли. По результатам работы над «Москвичами» второго поколения Андронов назначил Станислава Лобова ведущим конструктором кузова микролитражного автомобиля «Москвич-444», будущего «Запорожца». Вместе с художниками-конструкторами Е. Мастбаумом, Б. Ивановым и В. Николаевым Лобов выполнил поставленную перед ним задачу: сохранив важные для производства конструктивные особенности кузова FIAT-600, сделать отечественную микролитражку отличной от итальянского прототипа настолько, чтобы никто не мог предъявить советской стороне претензий по поводу нарушения патентной чистоты. Это было особенно актуально с учетом того, что серийный ЗАЗ-965 планировали поставлять на экспорт.

На рубеже 1960-х годов в ОГК развернулись масштабные работы над «Москвичом» нового поколения, сначала обозначавшимся как «модель 1963 года», а вскоре получившим индекс М-408. На этот раз Лобов был не только одним из основных разработчиков силовой структуры и технологии производства кузова: он участвовал в создании внешнего облика, дизайна автомобиля. В том, что седан «Москвич-408», универсал «Москвич-426» и фургон «Москвич-433» имеют «свое лицо», заслуга не только художников, но и конструкторов кузова, в том числе Станислава Лобова.

Следующие базовые модели седанов «Москвич» выглядели как рестайлинги М-408, но на самом деле каждый новый вариант был результатом большой и сложной работы. Необходимо было изменить множество деталей кузова, сделать новые элементы технологичными в производстве, ведь «Москвичи» 1960–1970-х годов были рассчитаны на большие объемы выпуска — до 200 тыс. экз. в год. И Станислав Лобов активно участвовал в осуществлении этих проектов. Немалых трудов стоило изменить моторный отсек кузова для установки двигателя М-412, провести модернизацию внешней формы, внедрить травмобезопасный салон, доработать силовую структуру кузова с точки зрения поглощения энергии удара при ДТП.

Был проведен большой объем конструкторских работ над разными вариантами перспективного «Москвича» «модели 1973–1975 годов» и полностью переработанного автомобиля «Москвич-412Н». Среди авторов этой модели, ставшей в начале 1976 года серийным «Москвичом-2140», имя С. Н. Лобова стоит в одном ряду с именами его коллег — конструкторов кузовов А. В. Носова и С. Д. Чуразова, художников В. А. Арутюняна, М. А. Елбаева, Б. С. Иванова. Станислав Николаевич Лобов был удостоен правительственной награды — медали «За трудовую доблесть». Много лет он занимал важную по тем временам должность секретаря партийной организации Отдела главного конструктора, выдвигал своих коллег — конструкторов, испытателей, макетчиков — на получение премий, званий, памятных знаков Минавтопрома СССР. Так было и в 1967 году, когда многие из работников МЗМА, в том числе Отдела главного конструктора, получили награды по случаю выпуска миллионного автомобиля «Москвич».



Станислав Николаевич Лобов

1946 год

Зачислен в Отдел главного конструктора МЗМА.

1948 год

Возглавил работу над штампованными деталями кузова кабриолета «Москвич-400-420А».

1950–1956 годы

Активно участвует в создании кузова новой базовой модели «Москвич-402-425».

1957–1959 годы

Ведущий конструктор кузова микролитражного автомобиля «Москвич-444».

1964 год

Освоен серийный выпуск автомобиля «Москвич-408», над кузовом которого работал С. Н. Лобов.

1969 год

Участвует в модернизации кузова и запуске в производство автомобилей «Москвич-408ИЭ» и «Москвич-412ИЭ».

1972–1976 годы

Работает над кузовом автомобиля «Москвич-2140».

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Ford Mustang

1967 SHELBY GT-500®

для подписчиков
СКИДКА 55%
+ БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
НА 1-ю ПОСЫЛКУ



- ★ Сборная модель в масштабе
- ★ Металлический глянцевый кузов
- ★ Подробная детализация и аутентичность
- ★ Работающие фары и стоп-сигналы
- ★ Подвижное рулевое управление
- ★ Открывающиеся двери и капот
- ★ Оригинальный звук двигателя и клаксона



ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА MUSTANG.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ

**ДОЛГОЖДАЮЩАЯСЯ
НОВИНКА!**

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

ISSN 2071-095X



19011
9 772071 095049

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



UAZ PATRIOT (UA3-3163)

Спрашивайте в киосках
или закажите на сайте deagostini.ru



16+

DeAGOSTINI