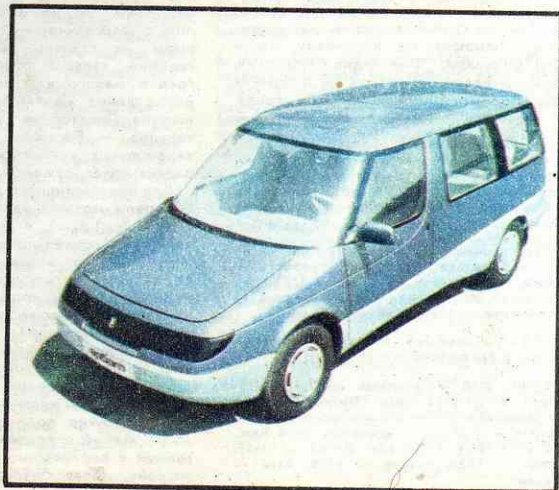


За рулем 11 1990

ISSN 0321—4249



Шестидесятилетие отмечает сегодня АЗЛК. Представленный здесь «Арбат» и другие экспериментальные модели завода — тема статьи, которая открывает этот номер





К ЮБИЛЕЮ—

Конечно, шестьдесят — дата серьезная. Тем более не кому-то одному, а целому заводу. И все-таки отметить ее мы приглашаем не в актовый зал, где вспомнят о заслугах и починах, успехах и наградах. Поверьте, помним о них и мы — но сегодня зовем вас сначала в тишину заводского музея, где среди многих экспонатов стоят и те машины, что не вошли в официальную летопись заводской истории: они не стали серийными. По разным причинам, о которых не лишне вспомнить сегодня, когда автомобильная промышленность нуждается в резком ускорении.

Экспонат на фото 1 — с незнакомым индексом «3-5-6». Это означает: опытный образец модели 1973—1975 гг., серия шестая. Прежде чем рассказать о ней — небольшая предыстория.

Речь идет о машине, которая предназначалась на смену «Москвичу-412», в конце 60-х завоевавшему популярность во многих странах. На сопроводительных ярлыках новеньких «москвичей», пlyingших по конвейеру, то и дело мелькало: Финляндия, Норвегия, Кувейт, Эквадор, не говоря уж о странах СЭВ. Видимо, популярность сыграла,

как ни странно звучит, и отрицательную роль. В 1966 году вышло правительственное постановление о реконструкции АЗЛК, увеличении его мощностей до 200 тысяч машин в год — вдвое. Коней на переправе не меняют — следуя этому принципу, решили на обновленном и расширенном заводе делать, в сущности, устаревшую модель.

В 1972-м на фронте создания новой модели наметился прорыв: образец «3-5-6», сохранив легко узнававшиеся черты «Москвича», стал внешне гармоничнее, современнее. При этом, конечно, просторнее, комфортабельнее. Новым шагом вперед стал «3-5-6» — напомним, он на фото 1. По сравнению с «Москвичом-412» модель как бы стоит на ступень выше — как мы говорим теперь, относится к третьей группе малого класса. На 230 мм выросла длина, на 140 — база, на 80 — ширина. Просторнее стал салон, вместительнее — багажник. Практически нет характерных «окороков» и над арками задних колес, сужавших сиденье.

Для перспективного автомобиля предусмотрели моторы увеличенного объема (1,6; 1,7; 1,8 л) и мощности на базе «412-го», спроектировали и испытали новую, более надежную коробку передач, рычажно-пружинную зависимую подвеску задних колес. А представленный теперь в музее образец «3-5-6» — как-никак «показной!» — был окрашен темно-зеленой эмалью «металлик», оснащен 1,8-литровым мотором (103 л. с.) с двумя карбюраторами «Зенит» и автоматической трансмиссией. Можно упомянуть и другие подробности: простой и эффективный отопитель, объемистый багажник с вертикально размещенной «запаской», травмобезопасные ручки две-

рей, ветровое и заднее стекла более простой формы. Да, машина получилась немного тяжелее «Москвича-412» — но за это, как говорят, не жалко было и денежки отдать...

Ну как не задаться проклятым вопросом «почему же»? Сегодня на него вряд ли найдешь верный ответ. Еще надо было окупать средства, вложенные в реконструкцию, — а здесь, хочешь не хочешь, приходилось просить снова (иного пути централизованная экономика не оставляла). Возможно, нашлись более скоростной или чуть более экономичный аналог — «делайте, чтобы наш стал не хуже!» А ведь машина — да, требовала дополнительных инвестиций, перевооружения, — но ведь для заводов всего мира это скорее благо, чем бремя! Зато никакой революции: почти все агрегаты — знакомые, проверенные, испытанные, концепции — самые что ни на есть традиционные. И все-таки — не пошла...

Время, между тем, изменилось — неуловимо и вместе с тем явно. Ушел на пенсию главный конструктор А. Андронов. Сменились люди, руководившие проектированием будущего «Москвича», изменились критерии их оценок — тем более что за рубежом успели обновить многие модели аналогов. И работу начали от другой, новой «печки», словно убеждая друг друга: «Никаких компромиссов с прошлым!». Так в 1975 году родился образец «С1» (фото 2). Даже его индекс: «серия первая» — без связи с предыдущими, привязки к деталям — словно плод свободной фантазии. Впрочем, компромисс все же был, притом в главном: автомобиль остался заднеприводным, «классиком». Хотя тенденция к переднему приводу в ту пору все уверенней прокладывала себе доро-

1. «3-5-6» — опытный образец 1973 года. Число мест — 5; масса — 1120 кг; скорость — 160 км/ч; двигатель — 4 цил., 1799 см³, 103 л. с./76 кВт. Длина — 4350, ширина — 1630, высота — 1380, база — 2540 мм.

2. «С1» — опытный образец 1974 года. Число мест — 5; масса — 1160 кг; скорость — 150 км/ч; двигатель — 4 цил., 1702 см³, 85 л. с./63 кВт. Длина — 4350, ширина — 1670, высота — 1360, база — 2540 мм.

3. «С3» — опытный образец 1975 года. Основные характеристики те же, что у «С1».

4. АЗЛК—2150 — опытный образец автомобиля 4×4 1973 года. Число мест — 2+4 откидных в кузове; масса — 1050 кг; скорость — 120 км/ч; двигатель — 4 цил., 1478 см³, 75 л. с./55 кВт. Длина — 3615, ширина — 175 п. с., высота — 1850, база — 2270 мм.

5



7



6



8



БЕЗ ЕЛЕЯ

Автомобильному заводу имени Ленинского комсомола — 60 лет

гу — на «Ауди» и «Фольксвагене», «Рено» и «Фиате». Однако на АЗЛК и на сей раз решили поворемнить.

В «С1» как бы пытались соединить (разумеется, по нашей оценке) передовой, даже в чем-то «лихой» дизайн кузова с добротностью «Волво» и качественными техническими решениями в духе БМВ. Скажем, передняя подвеска — «Мак-Ферсон», задняя — независимая, на косых рычагах и пружинах. Кузов непривычной формы «фастбек» — с пологой линией крыши, но в задке не дверь, а обычная крышка для изолированного багажного отсека. В нем не бросалось в глаза заимство от аналогов, но, правда, и не хватало изыска, пропорциональности, отделанности.

И покуда шли испытания других образцов «С1», сделали сначала «С2» (его самокритично «зарубили» на стадии пластилинового макета), потом, в металле — «С3» (фото 3).

Форма его стала менее смелой, но едва ли более изящной. Скудно-умеренный, он ничем не выделялся среди современных ему, нередко столь же безликих аналогов. К тому же довольно высокий и громоздкий (несмотря на наклонное расположение) мотор не дал возможности (как и на «С1») сделать капот достаточно плоским.

Но хотя каждое отдельное решение имело обоснование, общая цель все более ускользала. Ощущение обреченности, беспомощности работы витало в воздухе. Тем более тягостное, что времена славы «412-го» быстро уходили в забвение. Покупатель на Западе и Востоке становился все разборчивее, и в качестве «быстрого» средства восстановить его доверие еще раз пошлы на модернизацию. Именно над ней работали основные конструкторские силы: ведь авто-

мобиль, оставшийся, с точки зрения покупателя, почти тем же, «перелопатили» снизу доверху: полный комплект новых навесных деталей кузова, новый интерьер, световые приборы, сильно подзадержавшиеся дисковые тормоза... Впрочем, «Москвич—2140», выпущенный в 1976 году, описывать не надо. Как и напоминать, что перелом в экспорте не произошёл. Эффективность трехлетней подготовки производства, немалых вложений, включая валюту, оказалась ничтожной, хотя объективно автомобиль выиграл, но снова — за счет новой, перспективной модели.

Однако откладывая ее снова и снова становилось небезопасным. С завершением модернизации оставил должность главного конструктора И. Чарноцкий, а сменивший его Ю. Ткаченко самой жизнью был подведен к идее переднеприводной машины. Доводить же ее до логического завершения пришлось новому главному, А. Сорокину.

Сегодня нет нужды возвращаться к давней полемике на тему о том, далеко ли «Москвич» ушел от машин, послуживших прототипами. Внимательный глаз найдет достаточно отличий, при этом не обнаружит небрежности, диспропорциональности, случайностей. Да и технические решения не вызвали бы нареканий, если бы, увы, не скверное качество изготовления, до сих пор нередкое на новом «Москвиче».

Впрочем, это уже день нынешний. И прежде чем заглянуть из него в завтрашний, вспомним еще одну прошлую историю — про автомобиль на фото 4. Перед вами — опытный образец джипа АЗЛК—2150, сделанный в 1973 году. «Как в 73-м? — вострепнется наш внимательный читатель. — Разве это не та же машина, что на

обложке номера 8 за 1980 год? Да, джип сделан на основе «Москвича—416» 1958—1959 годов. В 1972-м руководство объединения «Москвич» решило «оживить» старую машину — может, интерес к ней в правительстве (тем более, что на ВАЗе затевали «Ниву») придаст новый импульс развитию объединения? (Рассматривалась возможность использовать мощности филиала в Кинешме.)

Образцы пригнали с заднего двора, отскребли ржавчину, заменили моторы, покрасили... И все-таки было видно, что машина, сделанная на агрегатах «407-й» и «410-й», устарела. Не беда: разобрали, удлиннили базу, сделали новую трансмиссию, «мягкую» панель приборов, современную, с «очками» у фар, облицовку. И, конечно, осмелили «412-м» мотором. Таких машин появилось три: сначала, как промежуточный этап, «Москвич—415» с тентом, позже — два

5. Пикап АЗЛК—2335 грузоподъемностью 500 кг на базе модели АЗЛК—21412. Начало производства — 1991 год.

6. Автомобиль «Москвич—2142» с кузовом «седан». Основные особенности: новый двигатель увеличенного объема и мощности, модернизированная подвеска, измененные оперение, капот и облицовка, вклеенные в проем ветровое и заднее стекла. Начало производства — 1992 год.

7. Автомобиль «Арбат» АЗЛК—2139. Силовой агрегат — тот же, что для модели «2142», кузов — со стальным несущим каркасом и навесными панелями из пластмассы, трансформируемый интерьер. Начало производства — 1993 год.

8. Дизайнеры управления конструкторских и экспериментальных работ АЗЛК работают над формой одной из перспективных моделей.

Примечание. Параметры перспективных моделей (фото 5—7) уточняются в ходе испытаний и будут опубликованы перед началом их серийного производства.

Фото В. Князева