

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН

№ 242



«МОСКВИЧ-141КР»

СПОРТИВНЫЙ ПРОТОТИП
ДИЗАЙН — ДЕЛО ВАЖНОЕ
ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

DeAGOSTINI



«Автoлeгeнды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №242, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Генеральный директор: А. Е. Жалкова

Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателям по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жалкова

Главный редактор: Д. О. Клигг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателям по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Ягудов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Брудинкова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателю:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,

«Де Агостини», «Автoлeгeнды 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 77-69501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон горячей линии в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт 9.00-21.00)

Адрес для писем читателю:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, 000

«Росчерк», «Де Агостини»,

«Автoлeгeнды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн, 1250 бел. 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: 10 000 экз.

© 2016–2018 Редакция и издательство ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издательство ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

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

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
сотрудников УАЗР АЗЛН Евгения Коротких, Андрея
Курорина, Дмитрия Машнина и Николая Титова,
а также Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной
продукции размещен в соответствии
с требованиями Федерального закона
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ
«О защите детей от информации, причиняющей
вред их здоровью и развитию». Коллекция для
взрослых не подлежит обязательному подтверждению
соответствия одним 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: Нильс Хусундинов

Дата выхода в России 02.10.2018

Разработка и осуществление проекта:



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА».

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ





В конце 80-х годов в СССР было разработано и построено несколько спортивных автомобилей с двухместными кузовами и среднемоторной компоновкой. При такой компоновке силовой агрегат расположен на месте, где у обычной легковой машины находится заднее сиденье — между спинками передних сидений и осью задних колес. Одним из таких спорт-прототипов стал АЗЛК-2141, подготовленный по группе А5.

В новой группе

В 80-е годы скоростные качества автомобилей для ралли выросли настолько, что возможности шасси серийных легковушек оказались исчерпанными. Мощность двигателей зачастую исчислялась сотнями лошадиных сил. Поэтому в международной классификации раллийных автомобилей появилась группа В (другое обозначение — Т3), допускавшая любые переделки базовой модели: изменение марки двигателя, типа кузова, общей компоновки и т.д. На трассы все чаще стали выходить прототипы, только очертаниями кузова отдаленно напоминающие базовую модель.

Аналогичная группа появилась в СССР в 1983 году, у нас она получила собственные наименования — группа Б, девятый класс, а с 1988 года — группа А5. Спортсмены и болельщики звали ее пятой группой. В нашей стране по правилам подготовки автомобилей действовало только два ограничения: во-первых, автомобиль следовало строить из отечественных узлов, а во-вторых,

рабочий объем двигателя не должен был превышать 2 л.

Первые ралли с участием машин группы Б состоялись в июле и октябре 1984 года.

На старт вышли серьезно переоборудованные автомобили классической компоновки с кузовами от ВА3-2105 и «Москвича-2140SL». Их динамические и скоростные качества не шли ни в какое сравнение с обычными серийными автомобилями.

На предшествующей любому ралли технической комиссии пилотов и штурманов машин группы Б в шутку называли самоубийцами — на всякий случай с них взяли подписку, что они берут на себя ответственность за последствия любых возможных происшествий.

Московская спортивная школа

На Автозаводе имени Ленинского комсомола (АЗЛК) действовала одна из самых сильных гоночных команд в стране. За долгие десятилетия здесь был накоплен богатый опыт подготовки «Москвичей» к самым раз-

ным соревнованиям. В советском автоспорте «вершиной» считалось участие заводской команды в сложнейших ралли-марафонах. Бюро скоростных испытаний автомобилей АЗЛК (Спортивное бюро, или Спортбюро) просто не могло пройти мимо создания собственных автомобилей пятой группы.

За основу первых прототипов группы Б на АЗЛК взяли классические заднеприводные модификации «Москвича-2140». Для снижения массы у автомобиля удаляли всю обшивку салона и шумоизоляцию, панели кузова изготавливали из более тонкого стального листа, где возможно убирали усилители, капот и багажник делали из алюминия, задние двери заваривали, боковые стекла выполняли из прозрачного пластика. У многих машин не было бамперов, зато появились передние и задние спойлеры, расширители колесных арок. Внутри, разумеется, находились спортивные сиденья, ремни и каркас безопасности.

Конструкция двигателя УЗАМ-412 предусматривала увеличение рабочего объема



Спортивный прототип АЗЛК-2141 группы А5 («Москвич-141КР») в экспозиции музея АЗЛК





до 2 л, давно были отработаны головки цилиндров с двумя распределительными валами, система питания с двумя импортными карбюраторами. Надежные коленчатый вал, блок цилиндров и детали кривошипно-шатунного механизма уфимского двигателя безболезненно выдерживали увеличение мощности до 150–200 л.с. Коробки передач применялись трех типов — доработанные от серийного М-412, экспериментальные КП-9 и КП-10, а также взятые от «Жигулей». Порой все три вида коробок могли попеременно устанавливаться на один и тот же автомобиль. Литые диски колес, в отличие от гражданских «Москвичей», крепились к ступице не пятью, а четырьмя шпильками.

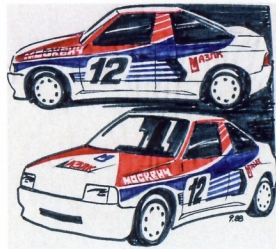
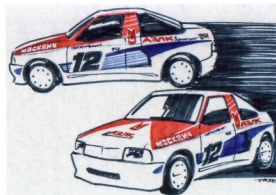
Расположение отверстий было аналогично автомобилям ВАЗ. Это позволяло во время международных состязаний комплектовать одинаковыми колесами все машины советской сборной. А многократная замена шин с дисками во время одного соревнования давно стала нормой. На разных этапах боевые машины быстро переобували то в шоссейную, то в «дождевую», то в зимнюю резину. Штабеля запасных колес везли «тяжелые технички», фургоны *Avia* и микроавтобусы РАФ. Часто комплекты колес для оперативной замены шин в ходе ралли подвозили «легкие технички» — экипажи механиков на легковых машинах (универсалах, ижевских «каблук»).

Сотрудникам Спортбюро АЗЛК казалась заманчивой идея создания на базе нового «Москвича» прототипа для участия в знаменитом ралли «Париж–Дакар». Но для начала было решено опробовать ряд непривычных технических решений на специальном автомобиле, предназначенном для обычных ралли и кольцевых гонок.

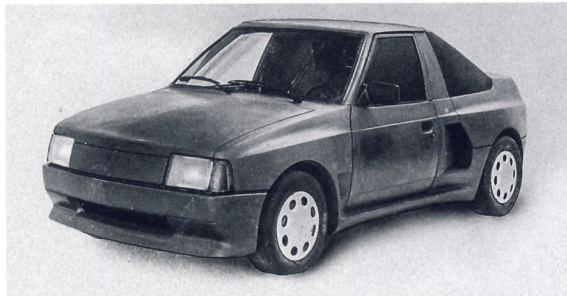
«Москвич-2140 Люкс», подготовленный согласно требованиям группы Б (А5)

Смена поколений

В 1986 году пришло время нового поколения «Москвичей» АЗЛК-2141. Руководство завода, Минавтопром и «Автоэкспорт» делали ставку на экспорт этой модели. Поэтому прототипы пятой группы не могли не появиться на базе машин переднеприводного семейства. Прежде всего, компоновка АЗЛК-2141 позволяла легко заменить передний привод полным с сохранением серийного типа кузова. Спортивные автомобили широко испытывались как полигон для экстремальных испытаний новых узлов и агрегатов, в том числе полного привода перспективной модели 4×4 АЗЛК-2141Б. Но свобода творчества, которую давала пятая группа, позволила конструкторам и гонщикам разработать автомобиль, принципиально отличающийся от базовой модели. Самыми модными и престижными соревнованиями в 80-х годах считались ралли-рейды — прежде всего, знаменитый «Париж–Дакар». Сотрудникам Спортбюро АЗЛК казалась заманчивой идея создания на базе нового «Москвича» прототипа для участия в «Дакаре». Но для начала было решено опробовать ряд непривычных технических решений на специальном автомобиле, предназначенном для обычных ралли и кольцевых гонок.



Эскизы «боевой» раскраски прототипа АЗЛК-2141 А5, выполненные художником-конструктором ХКБ УЭСР АЗЛК Н. Н. Титовым



Пластлиновый макет среднетонорного спортивного прототипа на базе АЗЛК-2141, изготовленный в ХКБ УЭСР АЗЛК

Спортивный автомобиль АЗЛК-2141 А5
(«Москвич-141КР»)

Перспективной схемой спортивного автомобиля в те годы считалась так называемая среднемоторная компоновка, когда силовой агрегат устанавливается между передними сиденьями и осью задних колес. Она хорошо зарекомендовала себя на целом ряде европейских раллийных моделей (в том числе группы В) и гражданских «гранд-туризмо». В СССР эксперименты с такой схемой начались вместе с появлением переднеприводных автомобилей ВА3-2108, АЗЛК-2141, ЗА3-1102. Почти одновременно среднемоторные спортивные прототипы разрабатывали УГК ВАЗа, НАМИ, Вильнюсская фабрика транспортных средств ФФТС. Спортбюро АЗЛК пошло тем же путем. Идею среднемоторного «Москвича» предложил известный советский автогонщик 80-х годов Александр Потапов. Конструкторскими и компоновочными работами занимались руководитель Спортбюро Александр Константинов, конструкторы Сергей Иванов, Дмитрий Логинов, Александр Корюкалов, Алексей Манжуло, Михаил Маркин. Помимо Потапова, над машиной работал еще один гонщик — Павел Михайкин. Спортбюро входило в состав Управления конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР). По традиции УКЭР получал



практически все зарубежные периодические издания, посвященные новинкам мировой автомобильной техники. В руки создателей московского прототипа попали красочные рентгеновские схемы новейших автомобилей для ралли — Audi, Ford, Lancia. Это позволило познакомиться с тенденциями в мировом производстве спортивных автомобилей, изучить новейшие достижения. Условным «аналогом», на который ориентировались в Спортбюро, считался Ford RS200. Но ни о каком копировании

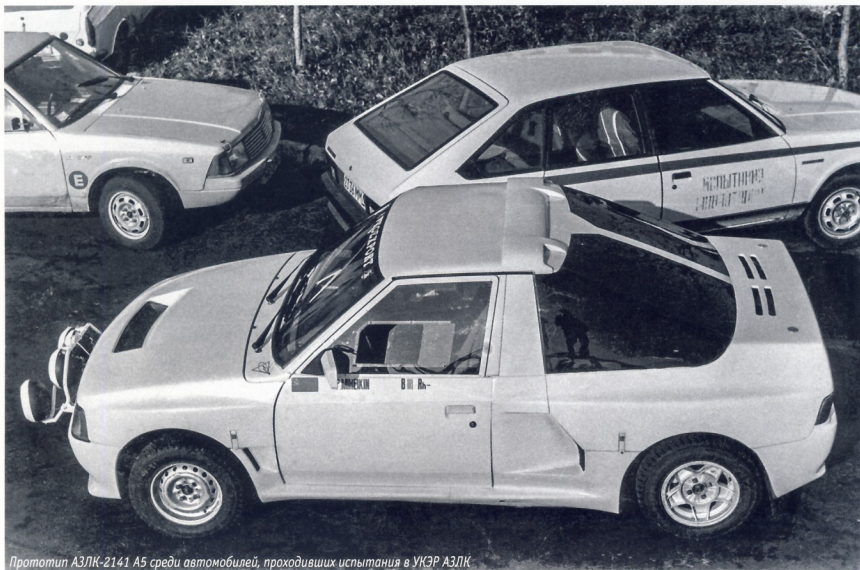
этой модели или ее узлов речи не шло. Иномарка считалась «пособием», позволявшим правильно выбрать ряд непривычных для советского автомобилестроения конструктивных решений.

Компоновочная схема

Конструкторам, бравшим за основу машины ВА3 и ЗА3, приходилось делать оригинальную трансмиссию, чтобы установить двигатель продольно внутри колесной базы. У АЗЛК-2141 силовой агрегат изначально



Спортивный автомобиль АЗЛК-2141 А5 на территории АЗЛК



Прототип АЗЛК-2141 А5 среди автомобилей, проходивших испытания в УКЭР АЗЛК

располагался продольно, и это заметно упрощало конструкторско-компоновочные работы. Двигатель УЗАМ удачно вписался между задней осью и перегородкой, от-
 дяющей кабину. За ним, как у обычного АЗЛК-2141, находилась главная передача, а коробка передач «уехала» в задний свес. Понадобился оригинальный усложненный привод переключения передач. Сразу же изменились пропорции автомобиля: база резко увеличилась по сравнению с хэтчбеком, а передний свес, где больше не было двигателя, удалось значительно укоротить. Но максимально короткие передний и задний свесы в данном случае стали преимуществом, так как на холмистых участках ралли определенную роль может сыграть геометрическая проходимость. К тому же получилась удачная развесовка.
 От базового АЗЛК-2141 кузов прототипа унаследовал фрагмент крыши с ветровым стеклом, проемы передних дверей и сами двери, часть полов и брызговики моторного отсека, точки крепления передней подвески. Серийными остались и основные световые приборы, корпус приборной панели и даже рулевое колесо. Сзади

к двухместной кабине приваривался пространственный каркас из труб, на который навешивались силовой агрегат и задняя подвеска. Интегральный передок из стеклопластика включал панель капота с крыльями и передним бампером. Он целиком откидывался вперед. Вся задняя часть

представляла собой объемный коллаж, тоже стеклопластиковый, поднимавшийся вверх, в сторону кабины.
 Заднюю подвеску сделали оригинальную, независимую, со стойками «Мак Ферсона», треугольными трубчатыми рычагами, шарнирными соединениями и дополнительны-



АЗЛК-2141 А5 («Москва-141КР»), вид спереди



Автомобиль АЗЛК-2141 А5 («Москвич-141КР») с открытыми передним и задним интегральными капотами

ми амортизаторами. Кинематическую схему выполнили по типу Ford RS200. Крутящий момент от главной передачи к ведущим колесам передавали стандартные полуоси со ШРУСами от АЗЛК-2141. Задние тормоза, как и передние, сделали дисковыми, но если передние были двухпоршневые с механизмами АЗЛК-2141, то задние, как положено для предотвращения заноса, менее мощные, однопоршневые, взяли от иномарки-аналога, предположительно от Ford Sierra. Как известно, базовый АЗЛК-2141 оснащался 14-дюймовыми колесами, но прототип ездил на 13-дюймовых. Это объясняется тем, что специальные спортивные шины R14 в конце 80-х годов были большим дефицитом. Даже для автомобилей АЗЛК-2141 с обычными кузовами спортсмены делали 13-дюймовые колеса. Серединку «сорок первого» диска приваривали к ободу колеса от М-2140. Всего на среднемоторном прототипе применили несколько вариантов штампованных или литых колесных дисков.

Двигатель с одним распределительным валом в головке (как у базового УЗАМ-331) отличался увеличенным до 1995 см³ рабочим объемом и двумя «спортивными» горизонтальными карбюраторами Weber. Он развивал 175 л.с. Надо сказать, ничего нового в этом моторе не было. Двигатели рабочего объема около 2 л и системы питания с двумя карбюраторами изготавливали в небольших количествах и в предыдущие годы. Их устанавливали на спортивные автомобили на базе «Москвичей» моделей 412 и 2140, на опытные образцы перспективных моделей седанов, даже на отдельные гражданские автомобили, собранные по индивидуальным заказам в обход действовавших технических условий. Но принцип установки двигателей на спортивные машины на АЗЛК был особым. В Спортбюро всегда были в наличии моторы разного рабочего объема, с одновальными и двухвальными головками блока цилиндров. Один из лежавших на складе двигателей перед соревнованием брали и ставили на конкретный автомобиль. В результате в моторном отсеке среднемоторной машины в случае необходимости могли оказаться двигатели с одним или двумя распределительными валами в головке, с цилиндрово-поршневой группой объемом 1,6, 1,8 или 2 л и мощностью от 140 до 175 л.с. Радиатор системы охлаждения в моторном отсеке не помещался, его установили наклонно



между стойками передней подвески, поток встречного воздуха подавал заборник на горизонтальной части капота. Также спереди находился топливный бак.

Запоминающийся облик

Во второй половине 80-х годов на заводе действовало мощное художествен-

но-конструкторское бюро (ХКБ), которое обрабатывало внешнюю форму кузова спортивного прототипа. Ведущим дизайнером выступил Великхан Асканазович Арутюнян. В ХКБ начали с постройки макета в натуральную величину. За основу взяли фрагмент кузова АЗЛК-2141. По хорошо

Продолжение на стр. 10





«МОСКВИЧ-141КР»



отработанной технологии из пластика вылепили все оригинальные части кузова спортивной машины. Запоминающийся облик придал автомобилю капот без облицовки, зато с заборником воздуха сверху. Заднюю часть сделали покаты, как и положено спортивному купе. Над двигателем находилось два больших окна со стеклами из тонированного плексигласа темно-зеленого цвета (каждое состояло из двух секций, вертикальной и наклонной), за ними выступал небольшой «хвост». Завершали картину характерные выступы над задними колесами и большие «окна» боковых воздухозаборников, необходимых для вентиляции силового агрегата. Облик автомобиля получился стремительным, с яркими индивидуальными чертами. Спереди на построенный образец установили кронштейны для четырех дополнительных спортивных фар. Тем временем художник-конструктор Николай Николаевич Титов нарисовал несколько эскизов боевой раскраски прототипа. Но натуральный образец, построенный в соответствии с макетом, остался целиком белого цвета, при необходимости на него можно было нанести любые надписи, полосы и стартовые номера. В ХКБ уделяли особое

внимание декоративным элементам. В творческом порыве художники сделали на задке латинскую надпись *Aleko 141CR*. Благодаря ей, к машине приклеилось неофициальное название «Алеко-141КР», быстро растира-

жированное популярными автомобильными журналами. Напомним, что под названием «Алеко-141» на экспортных рынках в первые годы производства предлагали базовый хэтчбек. По словам разработчиков,



Капот с заборником воздуха автомобиля АЗЛК-2141 А5



Спортивный автомобиль АЗЛК-2141 А5 («Москвич-141КР»), вид сзади

сочетание букв «КР» не означает ничего, а официально автомобиль назывался по-другому — АЗЛК-2141 А5. Между собой конструкторы звали машину «эской», по первой букве слова «спортивный».

Испытания и дебют

Ходовой образец строили, по одним данным, силами Спортбюро, а по другим — это была совместная работа ХКБ и экспериментально-го цеха. Всего было изготовлено два шасси:

предполагалось, что одна машина будет предназначена для ралли, а другая — для кольцевых гонок. Но только одно шасси удалось доделать в виде комплектного автомобиля, который, в результате, принимал участие и в ралли, и в кольцевых гонках.

Заводчане рассказывают легенду о том, как выбирали пилота уникальной машины. Кандидатов было двое — Александр Потапов и Павел Михайкин. Бросили жребий. «Счастливая монета» досталась Михайкину. Согласно другой версии, жребия не было. Потапов, опробовав на ходу прототип и убедившись, что автомобиля уровня *Lancia* или *Audi Quattro* все равно не получится, просто разочаровался в проекте и уступил машину Михайкину.

Испытания позволили выявить особенности поведения автомобиля. На прямых участках он поначалу не очень хорошо «держал дорогу». Пилоту приходилось прилагать усилия, чтобы удержать машину. Зато прототип отлично вписывался в повороты, мгновенно и четко реагировал на движения руля. В частности, машина очень хорошо проходила «горную дорогу» Дмитровского автополигона. Конструкторы и испытатели сделали заключение, что прототип обладает избыточной поворачиваем-



Автомобиль АЗЛК-2141 А5 под стартовым номером 01 на ралли «Память» (декабрь 1988 года)



Автомобиль АЗЛК-2141 А5 под стартовым номером 31 (экипаж П. Михайкин/А. Дубровицкий) на трассе ралли «Союз-89» (1989 год)

мостью. Это хорошо для кольцевых гонок, но невыгодно для ралли. Однако характеристики управляемости напрямую зависели от подбора пружин подвески и амортизаторов — ничего не мешало «играть» их жесткостью. Определенный резерв для настройки автомобиля заключался в изменении наклона стоек передней подвески, позволявших выбрать оптимальный для данного шасси угол наклона оси поворота передних колес. Получившийся автомобиль оказался вполне работоспособным, требовались только дальнейшие испытания и подбор тонких «настроек».

Другим недостатком московского прототипа можно назвать неудовлетворительную защиту экипажа от шума и пыли. Но эта проблема характерна для многих спортивных автомобилей. По воспоминаниям участников кольцевых гонок, ради снижения массы они иногда удаляли все уплотнители дверей. Это позволяло выиграть очень важные для «кольца» 8–10 кг массы, но находившись внутри машины было очень тяжело. Дебют спортивного прототипа состоялся в начале декабря 1988 года на ралли «Память», проходившем по дорогам Московской области. Павел Михайкин и его штурман

Александр Дубровицкий выступали под стартовым номером 01. Соперником автомобиля АЗЛК стала новинка НАМИ — среднеторный прототип «Апельсин» НАМИ-0290 со всеми ведущими колесами. «Нулевые» номера показывали, что оба прототипа идут вне зачета. Следующей весной тот же экипаж участвовал в ралли «Союз-89». На этот раз машине Михайкина и Дубровицкого достался «полноценный» номер 31. В том же 1989 году Михайкин за рулем про-

тотипа под стартовым номером 10 принял участие в этапе чемпионата СССР по кольцевым гонкам в Киеве. Для «кольца» машине изменили настройки — подвеску «занизили», установили более широкие шины.

Несбывшиеся мечты

В Спортбюро задумывались о дальнейшей модернизации автомобиля. Прежде всего, предполагалось сделать блокируемый дифференциал. Даже рассматривался вариант



Прототип АЗЛК-2141 А5 среди «боевых» автомобилей на ралли «Союз» (1989 год)



использования «подменных» агрегатов с разной степенью блокировки дифференциала, которые механики могли бы заменять прямо в ходе соревнований, подбирая по-разному настроенные блокировки редуктора в зависимости от дорожного покрытия, по которому будет проходить ближайший этап. Для асфальта предназначалась одна блокировка, для грейдерного покрытия другая, для ледовой гонки третья. Подобную смену редукторов ведущего моста уже опробовали на автомобилях с классической компоновкой.

А главной перспективой все-таки считалась разработка полного привода. Под руководством А. Константинова яробовались разные варианты узлов привода передних колес, межосевого дифференциала *Quaife* или *Torsen*. Но даже для обычного АЗЛК-2141 подбор конструкции полноприводной трансмиссии и ее характеристик занял не один год. Спортбюро принимало активное участие в испытаниях автомобилей 4x4 АЗЛК-21416 и АЗЛК-21426. Однако довести узлы полного привода среднетемпературного автомобиля до изготовления натурного образца все-таки не удалось, они остались только в чертежах. Не сбылась и мечта создать «Москвич», способный сражаться на трассах африканских ралли-рейдов.

Век среднетемпературных прототипов в нашей стране оказался досадно коротким. Мелькнув на отдельных ралли и гонках рубежа 80–90-х годов, они сошли со сцены — в лучшем случае украсили собой экспозиции музеев, а в худшем были утилизированы. Это касается не только АЗЛК-2141 А5. Аналогичную машину на базе ВАЗ-2108, созданную в лаборатории спортивных и гоночных автомобилей ВАЗа, прототип *Lada EVA* литовского ателея ВФТС, «Апельсин» НАМИ-0290 и «Апельсин-2» НАМИ-0300, а также еще несколько аналогичных автомобилей ждала та же участь. В изменившихся экономических и политических условиях в нашей стране такие машины посчитали «слишком дорогими». На международном уровне группу *V* отменили после нескольких тяжелых аварий. Комплектный автомобиль АЗЛК-2141 А5 с последним стартовым номером 10 несколько лет находился в заводском музее АЗЛК, а после разрушения завода выставлялся в музее в парке «Кузьминки». Заготовка для второй машины — пространственная рама с остовом кабины — долгие годы хранилась в подсобных помещениях УКЭР, а в конце 90-х попала в металлолом.



Автомобиль АЗЛК-2141 А5 в закрытом парке ралли «Союз-89»

Технические характеристики «Москвич-141КР»	
Число мест	2
Максимальная скорость	200 км/ч
Электрооборудование	12V
Размер шин	175/70R13
Масса, кг	890
Рулевой механизм	реечного типа
Передняя подвеска	независимая, пружинная с треугольными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические
Задняя подвеска	независимая, пружинная; амортизаторы двойные, гидравлические, телескопические
Тормоза	гидравлические, с вакуумным усилителем, передние дисковые, задние дисковые
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая, сблокированная с главной передачей задней оси
Двигатель	УЗАМ, экспериментальный, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехцилиндровый, с цепным приводом распределительного вала, расположенного в головке цилиндров
Рабочий объем, см ³	1995
Карбюратор	сдвоенный <i>Weber</i>
Максимальная мощность	175 л.с. (129 кВт)

Путевка в профессию

На протяжении нескольких десятилетий одним из ведущих дизайнеров художественно-конструкторского бюро (ХКБ) АЗЛК был Великхан Асканазович Арутюнян. Многие его идеи воплощены во внешнем облике серийных и опытных моделей «Москвичей».

Легендарный главный конструктор МЗМА/АЗЛК Александр Федорович Андронов отличался открытым, демократичным стилем руководства. Он на равных умел общаться как с руководителями любого ранга, так и с простыми рабочими своего завода. Каждый работник, даже из «низового звена», мог записаться на прием и попасть в кабинет главного конструктора. В первой половине 60-х годов на прием к Андронову пришел молодой заводской слесарь Великхан Арутюнян. Он принес альбом с рисунками автомобилей и смело заявил, что мечтает конструировать внешний облик будущих моделей «Москвичей». Андронов, всегда занимавшийся живописью и уделявший очень большое внимание внешней форме и интерьеру автомобиля, оценил рисунки слесаря как незрелые и непрофессиональные и резко их раскритиковал. Но именно в это время Александр Федорович набирал группы заводских конструкторов для профессионального обучения промышленному дизайну на курсах,

организованных при Художественном училище имени Строганова. И он предложил Арутюняну заводскую путевку на обучение в Строгановке — как оказалось, «путевку в профессию».

В 1966 году, после окончания курсов, Великхан Арутюнян был зачислен в группу художественного конструирования, входящую в состав КБ кузовов. В тот момент группа занималась окончательным вариантом рестайлинга автомобиля «Москвич-408/412». Начинаясь разработка перспективного автомобиля модели 1973–1975 годов («3-5-1» — «3-5-4»), и Арутюняну довелось принять в ней участие под руководством старших товарищей — Б. С. Иванова, М. А. Елбаева, И. А. Шехтера, Е. И. Мастбаума и других. Возможность выступить в роли ведущего дизайнера Великхану Асканазовичу представилась в начале 70-х годов, когда автомобиль М-412ИЗ переделывали в М-412Н, будущий М-2140. Вместе с Борисом Ивановым и Маратом Елбаевым Арутюнян вошел в тройку ведущих дизайнеров автомобиля

«Москвич-2140», причем, по воспоминаниям Андропова, именно Арутюнян придумал основные отличия базовой модели седана от предыдущей.

В первой половине 70-х годов Великхан Асканазович участвовал в формировании внешней формы прототипов седанов «3-5-5» и «3-5-6», уже носивших индекс «Москвич-2141». Более того, он полностью разработал пять вариантов дизайна задней части кузова универсала на базе АЗЛК-3-5-6 с условным индексом «Москвич-2145». Эти кузова так и остались в виде масштабных макетов.

Затем последовали долгие поиски внешней формы переднеприводного хэтчбека АЗЛК-2141 и седана АЗЛК-2142 на его базе. Предложенный Арутюняном вариант задней части кузова «сорос второй» модели проиграл конкурс альтернативному проекту Елбаева, оставшись в виде полноразмерного пластилинового макета.

Но художественно-конструкторскому бюро поручали и другие проекты. Например, Ару-



Автомобиль «Москвич-2140» (проект «Москвич-412Н»), окрашенный первым в СССР «металликом» цвета «Фореаль»



Великхан Асканазович Арутюнян

1966 год

Зачислен в штат Бюро кузовов МЗМА.

1972 год

Разработал внешнюю форму М-2140, отличающуюся от М-412.

1974 год

Создал пять вариантов универсала на базе автомобиля М-2141 серии «3-5-6».

1977–1985 годы

Разрабатывал поисковые варианты кузовов АЗЛК-2141 и АЗЛК-2142.

1988 год

По модели Арутюняна построен спортивный прототип АЗЛК-2141 А5.

тюдан до мелочей продумал форму кузова спортивного прототипа со среднемоторной компоновкой на базе АЗЛК-2141. В точности по его макетам силами Спортбюро и экспериментального цеха был построен кузов автомобиля АЗЛК-2141 А5. В 90-х годах Великхан Асканазович предложил несколько фирменных эмблем автомобилей «Князь Владимир» и «Калита».



Великхан Асканазович Арутюнян работает над пластилиновым макетом спортивного автомобиля АЗЛК-2141 А5.



Опытные образцы автомобиля АЗЛК-2141 с окончательным вариантом внешней формы.

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК «СПОРТ» № 4

ГАЗ-21 «ВОЛГА» РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида модели,
предлагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+

forum.ru

ISSN 2071-095X
00242
9 772071 095700