

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 271

СССР  
И СОЦСТРАН



## АЗЛК-2142 «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»

ЗАЛОЖНИК ДОЛГОСТРОЯ  
ДЛИНА РЕШАЕТ ВСЕ?  
НЕУДАЧНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №271, 2020

#### 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. Прудникова

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](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

#### 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 дистрибутор 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: 649 руб.

Розничная цена: 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: 4000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»  
ISSN 2071-095X

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9:  
© Panocapture.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко, Максима Шелепенкова, Андрея Романова, а также конструкторов АО «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». Издание 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): 22.01.2020

Дата выхода в России 28.01.2020

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GR GROUP

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

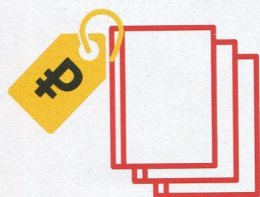
# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\*!**

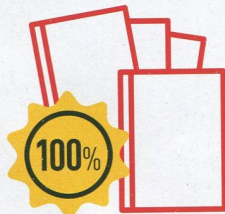
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

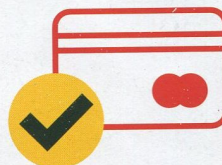
**ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ**



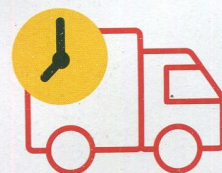
**ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ**



**УДОБНАЯ  
ОПЛАТА**



**ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ**



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



**Седан АЗЛК-2142 «Князь Владимир» с удлиненной на 200 мм колесной базой оказался последней моделью завода, выпущенной относительно крупной серией — более 1,5 тыс. экз.**

## За и против

Автомобиль «Князь Владимир» — это разновидность седана АЗЛК-2142. Машину с самым популярным в СССР и России типом кузова и удобным вместительным багажником, казалось, ждет блестящее будущее даже в самые непростые времена. Но «сорок второй» «Москвич» будто преследовал злой рок. Дело в том, что сменявшие друг друга генеральные директора Автозавода имени Ленинского комсомола не воспринимали эту машину.

Опытно-конструкторские работы над седаном АЗЛК-2142 стартовали в 1983 году, когда базовый хэтчбек АЗЛК-2141 еще не выпускался серийно, но его конструкция в целом уже сформировалась. С 1987 по 1995 год экспериментальный цех построил шесть серий прототипов седана, и они успешно прошли испытания. Модель была полностью готова к серийному производству. Помимо задней части кузова, АЗЛК-2142 отличался от АЗЛК-2141 измененным капотом и вклеенным ветровым стеклом. Ведущим конструктором кузова был Георгий Викторович Михайлов, ведущими дизайнерами — Марат Антонович Елбаев и Сергей Петрович Рохлин.

Но одновременно с седаном разные КБ Управления конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР) АЗЛК готовили ряд новых узлов, которые предполагалось внедрить на всех моделях семейства. Так, была разработана новая задняя подвеска — для нее переделали основание кузова. В Художественно-конструкторском бюро (ХКБ) шли поиски нового интерьера салона. А главное, двигателисты во главе с Виктором Александровичем Борисовым разработали и активно доводили до рабочего состояния новое семейство моторов, в котором главное место занимал бензиновый двигатель АЗЛК-21414 (в некоторых современных источниках указывается, будто бы двигатель носил индекс «414», но это ошибка). Генеральный директор Производственного объединения «Москвич» (ПО «Москвич») Валентин Петрович Коломников принял решение поставить на конвейер кузов седана АЗЛК-2142 только вместе с новыми двигателями серии АЗЛК-21414 и новой задней подвеской. Логика в его действиях была. Коломников собирался представить публике АЗЛК-2142 в такой комплектации не как модификацию АЗЛК-2141, а как пол-

ностью новую модель. До полной разработки перспективного автомобиля АЗЛК-2143 было еще очень далеко, а на базе АЗЛК-2142 новая модель получалась «уже сегодня», да и затраты для завода были вполне подъемными.

В оппозиции Коломникову оказались многочисленные конструкторы и производственники, предлагавшие выпустить АЗЛК-2142 в минимальной комплектации — с задней подвеской и основными элементами салона от АЗЛК-2141, а также применявшимися тогда серийно двигателями ВАЗ-2106-70 и УЗАМ-331.10 (новое название старого двигателя УЗАМ-412). На заседании технического совета завода, несмотря на активное сопротивление сторонников минимального варианта, Коломникову удалось продать решение об освоении АЗЛК-2142 только в максимальной комплектации, с новыми двигателем и подвеской.

В то время между «новой» территорией АЗЛК и линией Окружной железной дороги (сегодня это третье транспортное кольцо и МЦК) уже много лет строился моторный завод для производства двигателей семейства АЗЛК-21414 и его модификаций. Когда



Серийный автомобиль «Князь Владимир» с удлиненной на 200 мм колесной базой





закончится стройка и будет произведен монтаж оборудования, никто сказать не мог. Так, благодаря решению Коломникова, автомобиль АЗЛК-2142 оказался заложником этого долгостроя.

## Время первых потерь

В феврале 1992 года Валентин Петрович Коломников умер. Теперь уже ничто не мешало пересмотреть позицию и запустить в подготовку производства упрощенный седан на платформе АЗЛК-2141. Более того, вскоре Уфимский моторный завод (УЗАМ) предложил то, от чего активно отказывался в советское время — создать на базе УЗАМ-331.10 целое семейство двигателей с рабочим объемом 1,6, 1,7, 1,8 и 2 л. Но общая неблагоприятная обстановка в экономике привела ПО «Москвич» к убыткам и снижению объемов производства. На какое-то время руководителям завода стало не до новых моделей, хотя именно в это время на конвейере и в автосалонах появился пикап АЗЛК-2335, не менее сложный в освоении, чем седан. В июне 1994 года АЗЛК преобразовали в Акционерное общество (АО) «Москвич». Наконец, в августе 1995 года последовал долгожданный приказ генерального директора Ю. П. Бородина, пришедшего на место Коломникова, об освоении производства седана АЗЛК-2142 в максимально унифицированном с АЗЛК-2141 варианте, с «вазовским» или уфимским двигателем, серийной задней подвеской. Новый капот от АЗЛК-2142 предписывалось внедрить на всех моделях — хэтчбеке и пикапе, иначе говоря, провести рестайлинг существующих моделей. Но и этому плану не суждено было сбыться. Из-за грубых ошибок руководства завода в феврале 1996 года конвейер остановился. К началу 1997 года правительство Москвы заявило, что окажет помощь гиганту столичной индустрии. В январе 1997 года конвейер заработал вновь, а генеральный директор АЗЛК Ю. П. Бородин был отстранен от должности. Вместо него назначен Р. С. Асатрян, до этого занимавший должность технического директора АО «Москвич». Новый руководитель выступил с громким заявлением, что теперь у предприятия будет «новый модельный ряд», что завод отказывается от производства бюджетных автомобилей и будет стремиться в представительский класс. В новой линейке продукции сразу нашлось место седану, в основе которого лежал АЗЛК-2142, но это был уже не тот автомобиль, который намечали к производству чуть меньше двух лет назад.



Демонстрационный образец седана АЗЛК-2142 (1986 год)

## Пафосное имя

В 90-х годах среди разнообразных иномарок на российский рынок попали удлиненные лимузины («стрейч-лимузины», как тогда говорили, или просто «стрейчи»), которые специализированные фирмы строили на базе американских автомобилей большого класса, чаще всего *Lincoln Town Car* разных поколений. На таких машинах возили свадьбы, на них появлялись на публике звезды тогдашнего шоу-бизнеса. «Стрейчи», безусловно, заинтересовали и наших автомобильных конструкторов. Первым из отечественных автомобилей «под удлинение» попала «Волга». Разные фирмы

предлагали «стрейчи» разной длины и вместимости, прежде всего на основе «директорской» ГАЗ-3102. Следующей удлинению подверглась «Нива»: сначала появились трехдверные длинные ВАЗ-2129 и ВАЗ-2130, обладавшие более вместительным, чем у базового ВАЗ-21213, кузовом. Потом на их базе появился пятидверный ВАЗ-2131, выпускаемый до настоящего времени. Наконец, почти одновременно с рождением семейства ВАЗ-2110 начались попытки изготовить его модификации с удлиненной базой. Четвертое место в этом ряду заняли «Москвичи», удлиненные на скромные, но ощутимые 200 мм.



«Князь Владимир» с улучшенной отделкой салона





«Князь Владимир» на Московском автосалоне 1997 года

Заводская легенда гласит, что первый удлинённый на 200 мм хэтчбек изготовили в середине 90-х годов в виде штучного «заказного» образца — как служебный автомобиль генерального директора АО «Москвич» Ю. П. Бородина. К работе подошли с характерной для конструкторов бывшего АЗЛК основательностью, рассчитав силовую структуру кузова, изменив лонжероны пола. Эта затея нравилась не всем. Например, один из самых опытных кузовщиков УКЭР Г. В. Михайлов посчитал этот проект «нелепостью» и отказался от дальнейшего участия в работе.

Но новый директор Асатрян видел в удлинённых «Москвичах» главное направление раз-

представлен удлинённый на 200 мм, подобно «Долгорукому», седан М-214241. Он тоже получил имя собственное, звучавшее пафосно — «Князь Владимир». Новый руководитель неожиданно увидел в семейном малолитражном седане автомобиль, претендующий на представительский класс. Асатрян как будто не замечал, что сделать представительский автомобиль из малолитражки практически невозможно, да и рынок уже насыщен добротными иномарками большого класса. Тем не менее, летом 1997 года эта модель стала серийной.

Длинный кузов «седан» разрабатывало КБ кузовов. По воспоминаниям заводчан,

для АЗЛК-2142. На «Князе» применили абсолютно новые фары головного света, «узкие», фирмы *Hella*. Вскоре их получил длинный хэтчбек «Юрий Долгорукий», а затем базовый «короткий» хэтчбек, которому в результате рестайлинга дали наименование «Святогор» и индекс «пропавшего» двигателя М-21414. Также в небольшом количестве были изготовлены пикапы АЗЛК-2335 с «узкими» фарами. Рестайлинговые «Москвичи» отличались от своих предшественников клеённым ветровым стеклом. Таким парадоксальным образом приказ прежнего директора Бородина о выпуске седана с новым капотом и по-



**В мае 1997 года было объявлено, что наконец-то начнется выпуск седана, бывшего АЗЛК-2142. Но вместо обычного автомобиля со стандартной длиной базы 2580 мм был представлен удлинённый на 200 мм седан М-214241. Он получил имя собственное, звучавшее пафосно — «Князь Владимир».**

вития модельного ряда завода. Как только он вступил в должность, хэтчбек с длинной базой начали готовить к производству, и в марте 1997 года появилась первая партия машин М-214101. Им по инициативе нового руководителя дали «новое имя», звучавшее с некоторой долей иронии, — «Юрий Долгорукий». А в мае было объявлено, что наконец-то начнется выпуск седана, бывшего АЗЛК-2142. Но вместо обычного автомобиля со стандартной длиной базы 2580 мм был

ведущим конструктором кузова будущего «Князя» был Алексей Яковлевич Урсов, опытный специалист с большим стажем, работавший в ОГК МЗМА еще при главном конструкторе А. Ф. Андронове, в прошлом — ведущий конструктор кузова автомобиля повышенной проходимости «Москвич-2150». Помогали Урсову братья Николай и Владимир Андросовы. Седан действительно получил новый передок и капот, но не такой, какой планировался

следующей унификации с ним хэтчбека и пикапа оказался выполненным.

### Двигатель от иномарки

Очень интересно был решен вопрос с двигателем. Искать средства на достройку моторного производства и освоение двигателей семейства АЗЛК-21414 Асатрян не собирался. Более того, по его вине были разрушены налаженные партнерские отношения АО «Москвич» с Уфимским





моторным заводом. И это произошло как раз в то время, когда УЗАМ осваивал семейство двигателей, специально разработанных для модификаций АЗЛК-2141 и АЗЛК-2142. Впоследствии такая политика привела к краху всего производства автомобильных моторов в Уфе. Правда, конструкторы, отвечавшие за ассортимент модификаций, допускали возможность возобновления поставок двигателей из Уфы, и «на бумаге» варианты «Князей» и «Святогоров» с моторами УЗАМ предусматривались. В самом деле, попытка помириться с уфимскими моторостроителями и вернуть на «Москвичи» двухлитровые инжекторные двигатели УЗАМ предпринималась, и уфимцы даже были не против, но это случилось лишь в последний год выпуска автомобилей на АО «Москвич».

Еще в период остановки завода в 1996 году под руководством ведущего конструктора Михаила Быкова был проведен комплекс опытно-конструкторских работ по адаптации к переднеприводным автомобилям «Москвич» импортного двигателя — двухлитрового *Renault F3R*. Конструктору КБ общей компоновки Алексею Джигурде пришлось писать объяснительную записку о необходимости применения на автомобилях «Москвич» двигателей объемом 2 л. Именно такой мотор считался базовым для «Князя», а потом и для «Святогора». Первую партию «Долгоруких» оснащали 1,8-литровым двигателем ВАЗ-2130, затем моторами *Renault* комплектовали и эти машины.



«Князь Владимир» в первоначальном варианте с решетками вытяжной вентиляции на стойках и накладкой на багажник от АЗЛК-2142

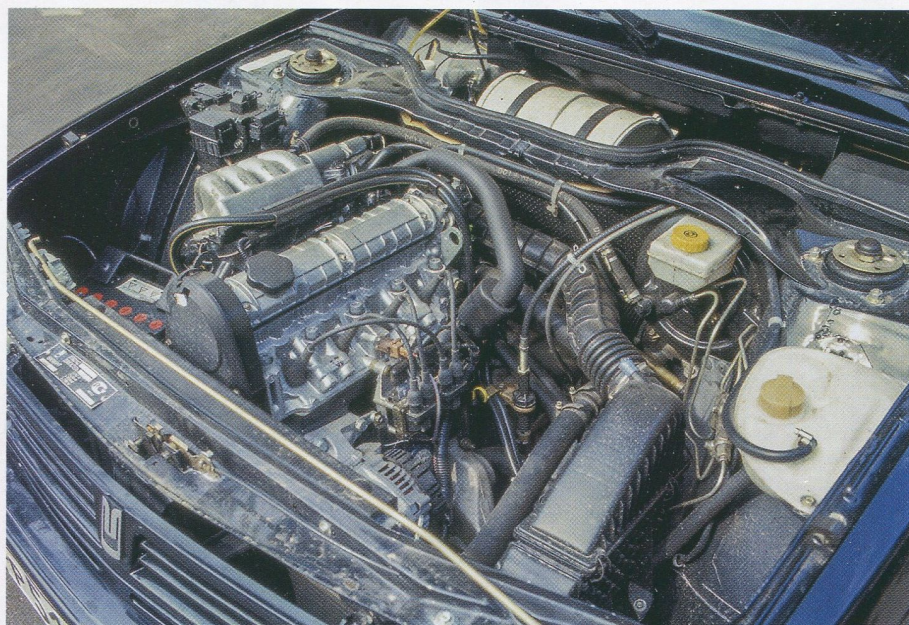
Объективно говоря, двигатель был удачным, оснащенные им «Москвичи» высоко ценятся и сегодня. Этот мотор компания *Renault* разработала в 80-х годах, его можно считать ровесником базовой модели АЗЛК-2141. Двигателями *F3R* оснащали такие модели *Renault*, как *Megane* и *Laguna* (и та, и другая первого поколения), минивэны *Espace*, а также автомобили *Volvo* мод. 440 и 460, на которых он имел обозначение *B20F*. Все названные машины отличались поперечным расположением силового агрегата, для «Мо-

сквича» фирме *Renault* пришлось заказывать модификацию, рассчитанную на продольную установку в моторный отсек, она получила дополнительный индекс *F3R 272*. Согласно имеющейся информации, двигатель *F3R* был переделан в бензиновый из дизеля, поэтому блок цилиндров и кривошипно-шатунный механизм обладали завышенным запасом прочности. При своевременном обслуживании, применении качественных горюче-смазочных материалов и отсутствии нарушений правил эксплуатации



«Князь Владимир» в исполнении «такси» с газобаллонным оборудованием





Двигатель Renault F3R в моторном отсеке автомобиля «Москвич»

такой двигатель выдерживал пробег до 500 тыс. км без капитального ремонта. Двигатель был длинноходным, при диаметре цилиндра 82,7 мм ход поршня достигал 93 мм, рабочий объем — 1998 см<sup>3</sup>, а мощность модификации «272», рассчитанной на «Москвич», составляла 113 л.с. Многие отмечали достаточно «эластичную» работу двигателя, приспособленность к изменению нагрузки. Газораспределительный механизм был традиционным, с восемью клапанами — по два клапана на цилиндр. Самой опасной

ошибкой при его эксплуатации считалась несвоевременная замена ремня привода ГРМ: в случае его обрыва неизбежно происходило столкновение поршней с клапанами. К экзотическим решениям можно отнести привод масляного насоса цепью, но это характерно для моторов Renault. В базовом исполнении системой питания был распределенный впрыск топлива, поэтому двигатель соответствовал экологическим нормам Euro-2, что в конце 90-х годов считалось отличным показателем.

На момент освоения автомобилей «Москвич» с двигателем Renault семейство F3R уже выпускалось только на заводе концерна в Мексике, откуда моторы и поставляли на московский конвейер. Однако с самого начала выпуска не исключалось применение на «Князях» привычных для автомобилей этого семейства двигателей ВАЗ-2106-70, и подобные машины тоже получили распространение.

На автомобилях «Князь Владимир» начали внедрять такие современные устройства, как усилитель рулевого управления с рейкой, аналогичной узлу знаменитой компании ZF, предназначенному для автомобилей Audi, которые, как и «Москвич», имели продольное расположение силового агрегата. Конечно, усилитель пришлось адаптировать к компоновке «Москвича», соответствующим образом изменив расположение кронштейнов, штуцеров, прокладку магистралей. Другой новинкой стал кондиционер отечественной марки «Висма», сделанный на основе разработки японской фирмы Sanden. Также новые «Москвичи» комплектовали импортными сцеплениями Valeo и шарнирами равных угловых скоростей (ШРУСами) GKN. Но в то же время некоторые детали, улучшавшие комплектацию «Князей», заводским снабженцам приходилось закупать для поставки на конвейер прямо на авторынке в Южном порту, расположенном поблизости от бывшего АЗЛК.

Продолжение на стр. 10



«Князь Владимир», оборудованный для дорожно-патрульной службы ГАИ





**АЗЛК-2142  
«КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»**









## Опасно для жизни

В конце 90-х годов, как гласит легенда, по воле Асатряна всем автомобилям «Москвич» изменили установку запасного колеса. Прежде, начиная с первого АЗЛК-2141, оно располагалось под полом багажника открыто на специальном кронштейне. В новом варианте для него сделали круглую нишу в полу багажника, которую сами заводчане звали «ванной». Теперь колесо вынималось со стороны багажника. При испытаниях «Князя Владимира» на пассивную безопасность этот вариант получил отрицательную оценку. В первые месяцы 2000 года на Дмитровском автополигоне длинный седан подвергли

краш-тесту, испытанию на безопасность при ударе сзади. Результат оказался плачевным: багажник раздавило примерно наполовину, но энергию удара это погасило не полностью. Заметно деформировалась крыша, а задние двери намертво зажали в проемах. Это недопустимо осложнило эвакуацию пассажиров заднего сиденья из попавшего в аварию автомобиля. Если человек получил тяжелые травмы, извлекать его через выбитое окно опасно. Остается ждать спасателей со специальным инструментом. А если пострадавший находится в критическом состоянии и все решает секунды? А если после столкновения начался пожар?

Возможность открыть дверь становится для пострадавшего в ДТП пассажира вопросом жизни, но в «Князе Владимире» пассажиры заднего сиденья после удара оказались запертыми намертво. Специалисты давно действовавшего в УКЭР испытательного бюро безопасности, проанализировав повреждения «Князя», пришли к выводу, что причиной опасных для пассажиров повреждений стала именно новая установка запасного колеса. У машин АЗЛК-2141 и АЗЛК-2142 прежних выпусков «открытое» запасное колесо при ударе сзади просто падало на дорогу. А установленное в «ванне» колесо передало энергию



Испытания на пассивную безопасность (краш-тест) автомобиля «Князь Владимир» на Дмитровском автополигоне





Повреждения автомобиля «Князь Владимир», полученные в результате краш-теста

удара дальше на кузов, крышу, проемы дверей, что привело к таким негативным последствиям.

## Темные времена

Производство автомобилей «Князь Владимир» и «Святогор» совпало с крайне неблагоприятным периодом в жизни АО «Москвич». С момента запуска конвейера в 1997 году и до августа 1998-го завод удалось вывести на безубыточный уровень. Даже при откровенно противоречащей здравому смыслу модельной политике бывший АЗЛК оставался вполне жизнеспособным предприятием, и было несколько реальных вариантов его сохранить. По одной из версий в результате экономического кризиса в августе 1998 года АО «Москвич» понесло убытки около 3 млрд руб. и лишилось оборотных средств, прежде всего для закупки импортных комплектующих. Казалось бы, здесь могла сыграть роль поддержка правительства Москвы, о которой громко заявлялось публично. Но, наоборот, заводу в критический момент «подставили подножку», припомнив старый долг перед федеральным бюджетом за незавершенное моторное производство.

В 1997 году завод выпустил около 20 600 автомобилей, на следующий («удачный») 1998 год в сбыт было передано 42 800 машин. Но в 1999-м объем выпуска упал

до 30 100 экз., а дальше начался обвал: всего 5500 машин в 2000 году и только 810 экз. в 2001 году. При этом не установлено, какое количество составляли комплектные автомобили. Из-за многочисленных ошибок, допущенных Асатряном, была нарушена поставка комплектующих изделий смежных производств на конвейер. Многие московские автомобилисты запомнили автовозы, вывозившие с территории завода на просторную площадку автосалона «Ами-Тун» возле метро «Университет» кузова на колесах без фар, бамперов, двигателей, салонов, электрической проводки. Это были в основном кузова «Святогоров», но среди них оказалось и немало кузовов от «Князей». Некомплектные машины продавали всем желающим с документами на кузов, предназначенный для замены пришедшего в негодность кузова находящегося в эксплуатации и зарегистрированного в ГИБДД автомобиля. В этот автосалон потянулись владельцы сгнивших и разбитых в ДТП машин АЗЛК-2141 любых выпусков. Немало старых автомобилей было обновлено за счет заводского некомплекта. Некоторых владельцев привлекала возможность получить вместо короткого хэтчбека длинный седан. Таким образом, на дорогах появились «Князья», дособранные в гаражах и на автосервисах с оформленной по документам заменой кузова.

Автомобили «Князь Владимир» позднего выпуска легко отличить от ранних машин по упрощенной отделке экстерьера. С задних стоек убрали характерные «уши» вытяжки вентиляции салона. С багажника исчезла декоративная накладка с противотуманным фонарем и светом заднего хода. Штампы не менялись. Оказавшиеся «лишними» отверстия на кузове просто заваривали плоскими кусками стального листа. После недолгой эксплуатации автомобиля нередко сварные швы проступали на окрашенной поверхности кузова.

## Дороги гальные

В последние годы выпуска автомобилей на АО «Москвич» руководство завода устраивало громкие рекламные акции — автопробеги колонн «Москвичей» новых моделей по городам России, проходившие на исходе зимы и широко освещавшиеся в СМИ. Так, в 1998 году заводская команда на пяти машинах — двух «Святогоров» и трех «Князьях» — совершила первый из пробегов протяженностью 8 тыс. км по маршруту Москва–Новосибирск–Москва. Второй пробег стартовал уже в худшие для предприятия времена в феврале 1999 года. Он оказался рекордным по дальности. Участники преодолели 10 тыс. км почти через всю страну по маршруту Москва–Омск–Владивосток, финиш состоялся уже в марте.



В третий пробег работники разных служб завода поехали 15 февраля 2000 года. Колонна устремилась на Русский Север. Трасса пробега проходила через Архангельск, Мурманск, Петрозаводск, Санкт-Петербург и потом обратно в Москву. На этот раз в колонне шли три автомобиля «Князь Владимир», два автомобиля «Калита», один «Долгорукий» и пикап, собранный на ОМПО им. Баранова. Наконец, с 21 по 30 марта 2001 года состоялся последний, четвертый автопробег. Колонна далеко не поехала, путь проходил по городам, почти до каждого из которых можно доехать из Москвы и вернуться обратно в течение суток. Маршрут был таким: Москва–Смоленск–Брянск–Орел–Липецк–Тамбов–Рязань–Владимир–Иваново–Ярославль–Москва. Эту несложную, по сравнению с предыдущими годами, трассу прошли семь автомобилей, среди которых были полноприводные (4x4) седаны «Князь Владимир» и «Калита», а также последняя в истории завода новинка — полноприводной пикап М-233544 с удлинённой четырёхместной кабиной.

### Тупиковый путь

Техническая и маркетинговая политика Р. С. Асатряна даже глазами человека со стороны выглядела как откровенный путь в тупик. Ничем не мотивированный отказ от базовой модели М-2142 со стандартной базой в 2580 мм, создание противоречащих здравому смыслу моделей «Калита» и «Дуэт», разрушение связей с Уфимским заводом — абсолютно недопустимые



«Князь Владимир» позднего выпуска без вентиляционных решёток и накладки на крышку багажника

ошибки в сложной финансовой и экономической ситуации. Ещё больший ущерб репутации марки «Москвич» нанес выпуск некомплектных автомобилей. Но причиной катастрофы, которая случилась с АО «Москвич», стало все-таки не это. Модельный ряд и качество продукции здесь ни при чем. Ни у руководства завода, ни у якобы поддерживавшего предприятие правительства Москвы не было цели сохранить предприятие. Наоборот, действия руководителей разного уровня, предпринятые на рубеже веков, были очень похожи на умышленный развал производства. АО «Москвич» стало жертвой «отношений хозяйствующих

субъектов», характерных для Москвы тех лет. Зимой 2001–2002 годов завод был выведен из строя отключением света, отопления и водоснабжения, по официальной версии — за долги перед коммунальными службами города. Далее последовала процедура банкротства и введение внешнего управления. Для новых владельцев ни сам завод, ни его продукция никакой ценности не представляли, их интересовали активы предприятия — финансы, объекты недвижимости, земля, позволявшие извлечь прибыль без инвестиций в производство. К сожалению, подобная судьба постигла многие промышленные предприятия столицы.



«Князь Владимир», собранный, возможно, вне завода: стойки без вытяжной вентиляции, багажник «старого» образца, колесные диски от АЗЛК-2141



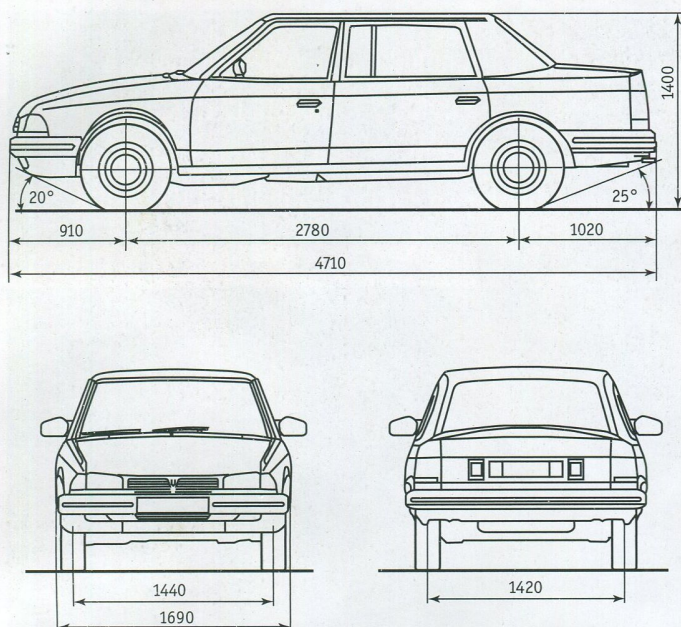


Схема АЗЛК-2142

Технические характеристики АЗЛК-2142 «Князь Владимир»	
Число мест	5
Максимальная скорость	175 км/ч
Расход топлива	
при скорости 90 км/ч	5,9 л/100 км
при скорости 120 км/ч	8,3 л/100 км
в городском цикле	10,1 л/100 км
Электрооборудование	12V
Размер шин	175/80R14
Масса, кг	
снаряженная	1145
полная	1545
Радиус поворота габаритный, м	
	6,5
Рулевой механизм	
реечного типа с гидроусилителем	
Передняя подвеска	
независимая, типа <i>Mc Pherson</i> , со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	

#### Подвеска задняя

зависимая, пружинная, амортизаторы гидравлические, телескопические

#### Тормоза

рабочие — гидравлические, с вакуумным усилителем, передние дисковые, задние барабанные

стояночный — на тормозные механизмы задних колес с механическим приводом от рычага

#### Сцепление

однодисковое, сухое, фирмы *Valeo*

#### Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, заблокированная с главной передачей передней оси

#### Передаточные числа коробки передач

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 *GKN*

#### Двигатель

*Renault F3R*, 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 <sup>3</sup>	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



«Князь Владимир» выпускался небольшим тиражом, однако существовало много исполнений и модификаций, отличавшихся друг от друга. Несмотря на претензию на представительский класс, строились образцы, оборудованные для милиции, дорожно-патрульной службы ГИБДД, такси. Но немало было и машин, в которые вносились изменения по «люксовой» комплектации.

### «Князь Владимир» 4×4

Во времена экспериментов с удлинёнными седанами конструкторы завода неожиданно получили шанс реализовать хотя бы в мелкосерийном производстве старую разработку УКЭР АЗЛК — полноприводную (4×4) трансмиссию. Ее спроектировали одновременно с началом выпуска АЗЛК-2141 в середине 80-х годов. Продольное расположение силового агрегата позволяло создать автомобиль, аналогичный знаменитому *Audi Quattro*, но с узлами и агрегатами модели АЗЛК-21416 советской разработки и отечественного производства. В ходе конструкторских работ пришлось изменить на несколько градусов наклон силового агрегата относительно продольной оси автомобиля. Крутящий момент к задним колесам передавал блокируемый автоматически, без вмешательства водителя, дифференциал типа *Torsen*. Задняя подвеска при схеме 4×4, в отличие от переднеприводного автомобиля, была независимая на косых рычагах. Привод на задние колеса от жестко закрепленного на днище кузова редуктора осуществлялся с помощью качающихся полуосей. В 1999–2001 годах было построено несколько десятков седанов «Князь Владимир» и «Калита» с полным приводом, они получили отдельный индекс М-2144. Существовали и образцы пикапов М-2344, у которых роль упругих элементов задней подвески играли не пружины с рычагами, а листовые рессоры от автомобиля «Волга» с кузовом «универсал».

### «Калита»

В августе 1998 года на московском автосалоне *MIMS-98* «гвоздем» стенда А0 «Москвич» сделали «новую модель», вызвавшую недоумение у поклонников марки. Это был седан «Калита» с той же базой, что и у «Князя Владимира» (2780 мм), но с непропорционально удлиненным багажником, в результате чего габаритная длина автомобиля достигла 4910 мм. «Калита» также отличался полностью измененным передком, салоном из модной в 90-х годах кожи, новой приборной панелью с отделкой «под дерево» и круглыми контрольными прибо-



Автомобиль «Князь Владимир» в полноприводной модификации 4×4

рами, соответствующим образом подобранным рулевым колесом и новым заводским знаком. А главное — машину оснастили двигателем повышенной мощности, 16-клапанным *Renault F7R* того же рабочего объема 1998 см<sup>3</sup>, что у *F3R*. Благодаря четырем клапанам на цилиндр, мощность возросла до 140 л.с. Дизайнер С. Саакян и ведущий конструктор «Калиты» А. Джигурда с невозмутимостью настоящих профессионалов воплотили в металле самую невероятную фантазию генерального директора. Если «Князь

Владимир» еще мог претендовать на роль такси или просторного семейного седана, то «Калита» получился слишком откровенной претензией на представительский автомобиль. В период, когда на рынке были широко представлены иномарки по-настоящему высокого класса (*Mercedes Benz W140*, *BMW* седьмой серии, появившийся на том же автосалоне 1998 года *Volvo S80* и многие другие), у такого «Москвича» не оставалось никаких шансов. «Калиту» удалось изготовить всего в нескольких десятках экземпляров.



Автомобиль «Калита» на автосалоне *MIMS-98*





## «Дуэт»

Шокировав публику удлинением сверх меры «Калитой», руководство завода кинулось в другую крайность. В марте 1999 года появилось двухместное купе «Дуэт» с непропорционально укороченной до 2300 мм колесной базой, отделкой, аналогичной автомобилю «Калита», и двигателем Renault. Через несколько месяцев, в сентябре того же года, был представлен упрощенный «Дуэт» с внешностью и салоном, аналогичными «Святогору» и «Князю Владимиру», 1,6-литровым двигателем ВАЗ-2106-70. В основе лежала очередная идея Асатряна — сделать двухместный кабриолет с помощью зарубежного партнера, который разработал бы механизмы складывания верха. Для начала в качестве базы необходимо было сделать двухдверный седан или купе с усиленными полами и порогами, чтобы, удалив крышу, партнер разработал бы открытую модификацию в окончательном варианте. Но не удалось найти иностранную фирму, готовую работать над этим проектом, да и АО «Москвич» не располагало денежными средствами, необходимыми для создания такого автомобиля. Купе «Дуэт» удалось изготовить в количестве не более 15–20 экз.

## «Москвич» пикап с удлиненной базой

Помимо легковых седана и хэтчбека, удлинить на 200 мм решили и пикап. В октябре 1999 года ведущий конструктор Алексей Джигурда получил задание спроектировать пикап с четырехместной кабиной на базе М-2335. Используя опыт удлинения легковых кузовов, Джигурда увеличил колесную базу грузовика с 2,7 до 2,9 м. Двери исполь-



Купе «Дуэт», первый вариант: передок от «Калиты», двигатель Renault



Купе «Дуэт», второй вариант: передок от «Святогора», двигатель ВАЗ

зовал от купе «Дуэт». Подушка заднего сиденья была установлена на передний край

платформы, задняя стенка кабины перенесена назад на 570 мм. Длина платформы сократилась на 1,3 м, но между передними и задними сиденьями появились 200 мм, необходимые, чтобы обеспечить пассажирам удобную посадку. Часть длинной крыши взяли от «Князя Владимира» — ее сваривали внахлест с фрагментом крыши пикапа М-2335. На разработку силовой структуры, членений и сопряжений ушел месяц. В декабре 1999 года первые длинные четырехместные пикапы сошли с конвейера. Часть машин увидела свет в военной камуфляжной окраске. Они, по официальной версии, предназначались для патрулирования промышленных и других режимных объектов. Четырехместный пикап стал последней оригинальной моделью «Москвича». Построено около 100 таких кузовов, но только 44 экз. собраны на заводе в виде комплектных автомобилей.



Пикап с удлиненной базой «Москвич-23354»



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный  
**ФОРСАЖ™**  
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС  
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

**35%**



© 2019 Universal City Studios LLC  
All Rights Reserved.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА [DODGE.DEAGOSTINI.RU](http://DODGE.DEAGOSTINI.RU)

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

**ГАЗ-03-30**

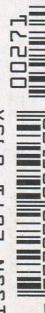
Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



16+

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X



00271