

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 27

СССР



«МОСКВИЧ-2140»

В ПОИСКАХ НОВЫХ РЕШЕНИЙ
ЕДИНСТВО ФОРМЫ И СОДЕРЖАНИЯ
МЕЧТА ДАЧНИКОВ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №27, 2010

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, г. Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, г. Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.
ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © ФГУП «Фильмофонд
киностудии «Союзмультфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, прав, лев) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева, Сергея Ионеса,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль «Москвич-2140»
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**





К началу семидесятых годов «Москвич-412» даже на внутреннем рынке уже выглядел откровенно архаично. Необходимость как минимум изменения дизайна была очевидна.

Предпосылки и реалии

Внешний вид «Москвича-412» с самого начала являл собой всего лишь переработку «четыреста восьмого», кузов которого был разработан в 1963 году. В начале 70-х дороги СССР уже наводнили элегантные «копейки» и «трешки» Волжского автозавода. Нетрудно понять, что московская малолитражка с ее дизайном десятилетней давности в этих условиях стремительно теряла популярность.

Кроме того, еще в 1969 году объем экспорта «Москвичей» достиг 69% от общего объема производства, и снижение этого показателя негативно сказывалось на взаимоотношениях автозавода с государством, исповедующим административно-командные экономические принципы.

Идеальным выходом из сложившейся ситуации было бы создание совершенно новой машины (и в КБ завода велись работы по ее проектированию), но руководство АЗЛК реально оценивало ситуацию. В 60-е годы с целью увеличения производства легковых автомобилей в СССР до 700–800 тысяч машин в год Совет министров принял по-

становление, в котором, помимо постройки ВАЗа и организации автомобильного производства в Ижевске, предусматривалась коренная реконструкция завода МЗМА, позволяющая увеличить ежегодное производство «Москвичей» в 2–3 раза. В ходе реконструкции 1968–1971 годов рядом со старым был построен новый завод АЗЛК. Однако к моменту его ввода в действие новый автомобиль не успели закончить и производственное оборудование закупали и устанавливали под выпуск «Москвича-412». Перестраивать новый завод в ближайшем будущем никто бы не позволил, поэтому оставалось делать «хорошую мину при плохой игре», то есть в очередной раз модернизировать экстерьер, интерьер и второстепенные детали «Москвича-412», не меняя главного: расположения основных узлов и агрегатов, размерности днища, крыши, дверей.

Разработка модернизированной машины с условным индексом «Москвич-412Н» осуществлялась под руководством нового главного конструктора Игоря Константиновича Чарноцкого.

Косметическая операция

Фронт работ художников-конструкторов изначально был ограничен условием: внешние обновления не должны затрагивать несущих элементов кузова. Можно было только поменять оформление передней и задней части машины, интерьер салона. Замена металлической облицовки радиатора на черную пластмассовую и незначительное изменение формы передних крыльев разительно изменило облик «Москвича». Осовремениванию способствовал и отказ от «плавников» на задних крыльях, что позволило совершенно иначе решить оформление задней части, где фонари новой формы оказались внутри хромированной рамки на черном фоне. Пространство между этой рамкой и задним бампером функционально оправдали слева фонарь заднего хода, а справа декоративная табличка с указанием рабочего объема установленного двигателя. На задних крыльях появилась пластмассовая решетка, закрывающая вентиляционные отверстия, а на передних шильдик *Moskvitch-1500*. Дверные ручки сделали утопленными,



Предсерийный экземпляр «Москвича-2140» на ВДНХ СССР в 1974 году

лаконичными по форме и безопасными. Надо заметить, что этих минимальных изменений оказалось достаточно для того, чтобы подтянуть внешность машины к необходимому уровню, сделать ее более современной. Впрочем, сами дизайнеры понимали, что никакие косметические изменения не решат проблему морального устаревания модели. Куда более заметной модернизации подвергся салон. На обновленной передней панели, переходящей в некое подобие консоли, появилась совершенно новая комбинация приборов с круглыми циферблатами.

рулевая колонка, баранка, переключатель света и сигналов поворота и в последнюю очередь обивка потолка. В самом начале восьмидесятых «Москвич-2140» подвергся очередному рестайлингу, весьма, впрочем, незначительному. Сначала металлические с резиновыми накладками клыки бамперов уступили место монолитным полиуретановым (1977 год). Затем последовал целый ряд изменений: исчезла хромированная окантовка, обрамляющая облицовку радиатора с фарами, а вместе с ней и эмблема автозавода в виде щита ее заменил лаконичный знак

«до» и «после» рестайлинга. Изменения вводились в 1981–1984 годах постепенно и проявлялись на «Москвичах» в самых разных сочетаниях.

Изменения по существу

Все основные изменения конструкции машины были так или иначе связаны с оптимизацией ремонта, обслуживания и с безопасностью. Во-первых, пора уже было обобщить опыт эксплуатации «412-го» и внести соответствующие изменения в конструкцию. Во-вторых, в Европе предъявляли все более жесткие требования

Обновленная внешность не затронула несущих элементов кузова

Обновилась обшивка дверей; изменились сиденья, ставшие более эргономичными: передние обрели регулируемые по высоте подголовники и «анатомический» профиль сечения, а спинка заднего стала шире. Окончательный вариант модернизированной машины, получившей по новому ГОСТу индекс «Москвич-2140», был готов в середине 1974 года и демонстрировался на юбилейной выставке «Автопром-74». Высокая степень унификации с «412-м» позволила осваивать производство в несколько этапов. Сначала, в октябре–ноябре 1975-го, с конвейера пошли машины с новыми задними крыльями, панелью задка и багажником, а в январе 1976-го обновилась передняя крылья, облицовка, капот, бамперы, панель приборов. Еще в течение месяца осваивали новые двери и сиденья. Потом последовали

с надписью «АЗЛК» или AZLK; пропало черное поле между задними фонарями и сократилось количество шильдиков их сняли с передних крыльев и из-под заднего правого фонаря. В 1985 году углы бамперов начали делать из черного пластика. Слегка изменилась форма декоративной решетки на задних крыльях: ее боковые стороны стали слегка скругленными. Характерные для «412-го» стояночные огни в верхней части задних стоек крыши вначале были заменены техническими заглушками, так называемыми «погонами». В 1987 году исчезли и они. С началом выпуска люксовой модификации, «Москвича-2140SL» отказались и от форточек передних дверей, а разработанный для SL руль начали ставить на все «Москвичи». При этом никогда не существовало четкого разделения «сороковых» на модификации

к безопасности автомобилей чтобы по-прежнему экспортировать свою продукцию за рубеж, АЗЛК следовало учитывать эти требования. (В декабре 1977 года на экспорт был отправлен миллионный с начала поставок за границу «Москвич».) Двигатель «Москвича-412», выпускавшийся в Уфе, в 70-е и даже 80-е годы был еще вполне современным и обеспечивал достойную для тех лет динамику. Самым консервативным узлом остался карбюратор К-126Н Ленинградского карбюраторного завода, разработанный в 60-е годы. С 1976 года часть «Москвичей-2140» оснащали адаптированным под уфимский двигатель карбюратором от «Жигулей» ДААЗ-2101-412. В начале 80-х на смену ему пришел ДААЗ-2140 из семейства карбюраторов «Озон» разработки НАМИ, аналог применявшихся с 1979 года на всех «Жигулях». Серию «Озон» рассчитывали с учетом ужесточившихся международных экологических нормативов. Однако на всю производственную программу АЗЛК 75-сильных двигателей не хватало, так как выпуск «Москвичей» год от года увеличивали и в Ижевске, поэтому в Москве решили пока не отказываться от использования старого 50-сильного мотора, выпускавшегося для «Москвича-408». Такая эрзац-модель получила индекс 2138 и большим успехом у покупателей не пользовалась. Тем не менее, она позволила некоторое время поддерживать объемы выпуска новых автомобилей на должном уровне, но как только поставки новых силовых агрегатов возросли, от ее производства отказались.

В 1975 году с конвейера завода сходили машины, у которых часть деталей уже соответствовала «Москвичу-2140», а часть — еще «Москвичу-412»





25 августа 1980 года с конвейера завода сошел трехмиллионный «Москвич» — это была машина модели «2140».

Чтобы выпустить еще один миллион автомобилей, АЗЛК понадобилось шесть лет. 17 сентября 1986-го четырехмиллионным автомобилем стал «Москвич-2140SL».

Серьезным изменением в конструкции, по сравнению с «Москвичом-412», явилась модернизация тормозной системы. Передние тормоза стали дисковыми, их скобы имели по две пары рабочих цилиндров, подключенных к двум независимым контурам гидропривода. Кроме того, важным новшеством в тормозной системе «Москвича-2140» был компактный и более надежный вакуумный усилитель тормозов вместо громоздкого гидровакуумного. Его сделали по лицензии английской фирмы *Girling* и внедрили уже в конце 1975 года на переходных машинах. Но производство этого узла в СССР освоили только в середине 1976-го, поэтому примерно полгода на конвейер поставляли усилители, изготовленные непосредственно самой фирмой *Girling*. Динамические качества «Москвича-2140» требовали применения на нем радиальных шин. Но в 70-е годы единственную в СССР модель 13-дюймовых шин ИЯ-170 (165/87R13) Ярославский шинный завод выпускал в таком количестве, что их едва хватало для производства «Жигулей» ВАЗ-2103 и ВАЗ-2106. Только в 1980 году впервые в СССР наладили производство радиальных шин с металлокордом, часть из которых с 1982 года стала поступать на конвейер АЗЛК для комплектации «Москвича-2140».

Достаточно любопытна на модернизированном «Москвиче» двухрежимная система освещения. Днем стоп-сигналы и указатели поворотов горели более ярко, а ночью (во избежание ослепления водителей сзади идущих машин) слабее. Переход на «ночной» режим осуществлялся автоматически при включении наружного освещения. Герметичная система охлаждения «Москвича-2140» была рассчитана на антифриз. Применение более современных подшипников и шарниров ходовой части существенно упростило техническое обслуживание «Москвичей». Если «восьмую» и «двенадцатую» модели требовалось смазывать каждые 4000 километров, производя при этом в общей сложности 5 операций на 1000 км пробега, то «сороковой» требовал смазки один раз в 10 000 км, и на каждую тысячу из них в среднем приходилось полторы операции. Заводу не удалось освоить два узла, которые позволили бы вывести «Москвич-2140» на более современный уровень. Вместо коробки передач, созданной еще в 50-х, для «Москвича-407», были разработаны новые коробки четырехступенчатая КП-9 и пятиступенчатая КП-10. Существовали опытные «Москвичи-2140» с пружинной задней подвеской, которую можно было установить вместо рессорной, не меняя днище кузова.

«Москвич-2140» поздних выпусков (середина 80-х годов)



А в это время...

1975 год



Японский режиссер Акиро Куросава снимает в СССР свой знаменитый фильм «Дерсу Узала», впоследствии отмеченный «Оскаром» (США, 1976 год) в номинации «Лучший иностранный фильм». На фото: Акиро Куросава во время работы над фильмом.

1976 год



Клуб САМС (Следопыты АвтоМотоСтарины) организовал на ВДНХ в Москве парад автомобилей-ветеранов, где были представлены уникальные раритеты автомобильной промышленности. На фото: возглавляет колонну автомобиль ГАЗ-А.

1979 год

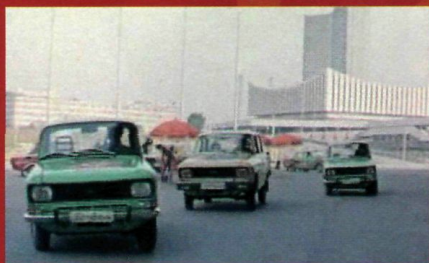


В Москве прошел Чемпионат мира по хоккею с шайбой. Сборная команда СССР (на фото) в тринадцатый раз стала чемпионом мира.



Ералаш, «Опасная работа» (реж. П. Любимов)

На «веселых историях» детского сатирического киножурнала выросло не одно поколение советских «мальчишек и девчонок, а также их родителей». В очередном выпуске зритель наслаждается великолепной работой каскадеров-автомобилистов, выделывающих захватывающие трюки на «Москвичах-2140». Стройная, хрупкая девушка (М. Левтова) поведала юному корреспонденту, почему она стала каскадером. Оказывается, бывшему школьному учителю биологии не страшны огонь, вода и медные трубы, не говоря уж о таких пустяках, как укрощение «железного коня».



Легковой автомобиль «Москвич-2140»

Начало конца

Первое время новый «Москвич» более или менее успешно конкурировал на внутреннем рынке с продукцией ВАЗа: неприхотливость и выносливость давали ему определенные преимущества перед «Жигулями», особенно в селах и малых городах. Но навязанная Министерством автомобильного транспорта и Госпланом гонка за «валом» (в 1980 году завод достиг собствен-

ного рекорда 188 000 машин) сказалась на качестве сборки — оно сильно ухудшилось. Количество заводского брака стало среди автолюбителей притчей во языцех. В то же время постоянно ширился модельный ряд надежных и элегантных машин, произведенных в Тольятти. Нет ничего удивительного в том, что к середине восьмидесятых спрос на «Москвичи» начал падать даже в СССР, где традиционно ощущался

дефицит легковых автомобилей. При сохранении в стране очередей на приобретение «Жигулей» и иных популярных отечественных автомобилей, «Москвичи» с 1984 года появились в столице в свободной продаже (для жителей Москвы и области). Но и эти меры не помогли московский автозавод производить автомобилей больше, чем мог реализовать. Впрочем, выход нашли легко и быстро: «Москвичи» хлынули на государ-



ственную службу, в том числе в милицию и такси. Ситуация с качеством отчасти улучшилась лишь к 1988 году, после возвращения на завод в должности генерального директора В.П. Коломникова, добившегося существенного повышения качества «Москвичей» уже в 1987-ом на них вновь записывались в очередь даже жители столицы. Правда, записаться на «Москвич» было намного проще, чем на «Жигули». Не лучше обстояли дела и на внешнем рынке. Зарубежные покупатели достаточно быстро разобрались в потребительских характеристиках нового «Москвича» — продукция АЗЛК стремительно теряла былую популярность. По некоторым данным, в начале 80-х объем годового экспорта снизился до 20 тысяч машин. Не спасло положение и появление «люксовой» версии автомобиля,

созданной именно в надежде укрепить экспортные позиции. Постепенно различные модификации «Москвича-2140» одна за другой снимались с производства. Так, «Москвич-2138» перестали выпускать в конце 1981 года. К тому же отпускная цена «сорокового» была несколько выше, и заводу стало выгодно выпускать только его. Производство базовой модели «сорокового» было остановлено в 1988 году по личному распоряжению директора «с целью ускорения массового производства новой переднеприводной модели «Москвич-2141». Последний автомобиль модели «Москвич-2140» с номером шасси 818096 (цифра соответствовала общему количеству произведенных машин данной модификации) сошел с главного конвейера АЗЛК 8 июля 1988 года.

В Москве у «Москвича» был козырь — из-за «московской прописки» завода запчастей для этих машин продавались в свободной продаже. А вот детали для «Жигулей» и даже «Запорожцев» в столичных магазинах были дефицитом.

Дальние родственники



Volkswagen K-70 1970–1975 годы

Эта первая переднеприводная модель «Фольксвагена» проходила испытания в СССР в 1973 году, как раз в то время, когда рождался замысел модернизации «Москвича-412». По конструкции автомобиль очень сильно отличался от тех машин, которые изготавливали в Москве на АЗЛК, но не заметить некоторые сходные дизайнерские решения просто невозможно. Например, решетка радиатора «Москвича» почти в точности повторяет фольксвагеновскую. Не исключено, что это просто совпадение, но в любом случае рейсталинг «Москвича» не назовешь новаторским, он явно оказался в фарватере ведущих европейских производителей, ведь Volkswagen K-70 был снят с производства в тот год, когда новый «Москвич» только встал на конвейер.



Skoda 120 LS 1976–1990 годы

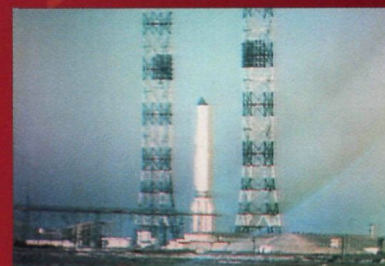
Этот чехословацкий автомобиль интересен для сравнения прежде всего тем, что создавался в стране социалистического лагеря, то есть почти в тех же условиях, что и «Москвич-2140». «Шкода», представленная в 1976 году на выставке в Брно, подверглась модернизации примерно в той же степени, что и «Москвич-2140»: были обновлены кузов, радиаторная решетка, интерьер, дизайн приборной доски. На базовой модели стоял двигатель рабочим объемом 1174 см³ и мощностью 58 л.с., который разгонял машину до 150 км/ч. «Шкоду» выгодно отличали пятиступенчатая КПП и пять полноценных мест для сиденья. А вот багажник был на 200 л меньше, чем у «Москвича», — всего 400 л.

1982 год



Один из старейших в стране изготовитель автобусов, Павловский автозавод (ПАЗ) в Горьковской области, празднует 50-летний юбилей.

1984 год



21 декабря автоматическая межпланетная станция «Вега-2», созданная в Советском Союзе для изучения планеты Венера и кометы Галлея, стартовала в космос.

На фото: запуск станции «Вега-2»

1986 год



Американский летчик в отставке Милард Хармон (на фото в аэропорту Шереметьево) совершил полет на своем самолете «Десять Ромео» из США в Москву в честь 50-летия перелета Валерия Чкалова, Георгия Байдукова и Александра Белякова по маршруту Москва — Дальний Восток.



«МОСКВИЧ-2140»





- ❶ Салон «Москвича-2140» заметно преобразился по сравнению с предшественниками. Круглые приборы в едином блоке и «высокая» панель полностью соответствовали автомобильной моде тех лет
- ❷ Замок зажигания, совмещенный с запором рулевой колонки, простейшая противоугонная система, появившаяся на наших легковушках в 70-х годах
- ❸ Травмобезопасная накладка на рулевом колесе требование ужесточившихся европейских стандартов





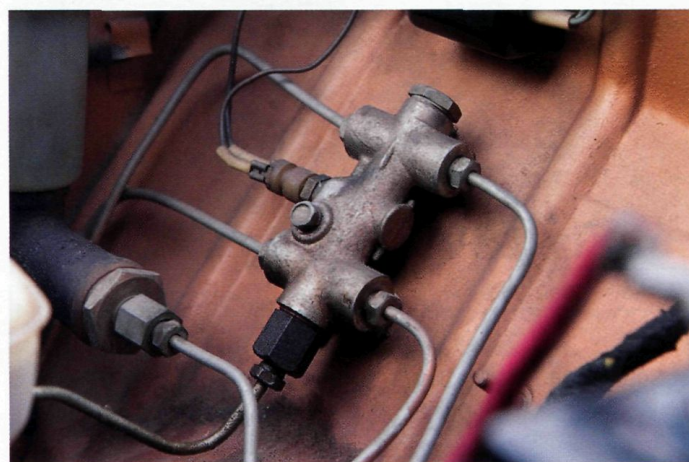
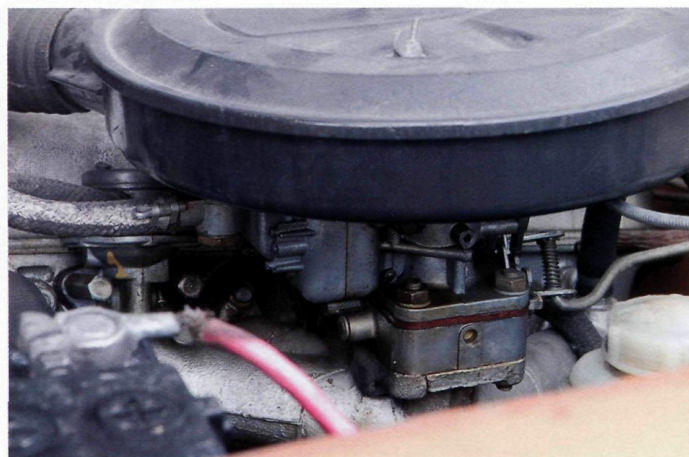
- ❶ Система аварийной сигнализации появилась на «Москвиче» раньше, чем на «Жигулях»
- ❷ Удобная подсветка дверных проемов на нижних углах приборной панели почему-то не прижилась на современных автомобилях
- ❸ Снаружи перед ветровым стеклом — воздухозаборник вентиляции салона
- ❹ Черная матовая полоса вокруг задних фонарей была отличительным признаком машин первых выпусков
- ❺ Фирменная черта «Москвичей» — горловина бензобака под задней номерной табличкой
- ❻ Лампы подсветки номерного знака встроены в бампер автомобиля



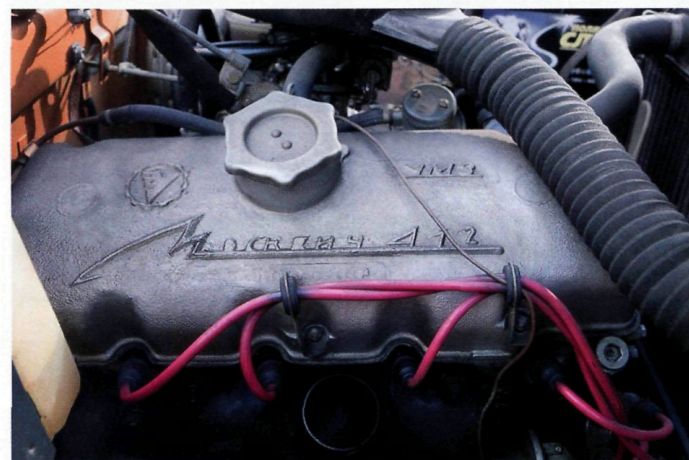
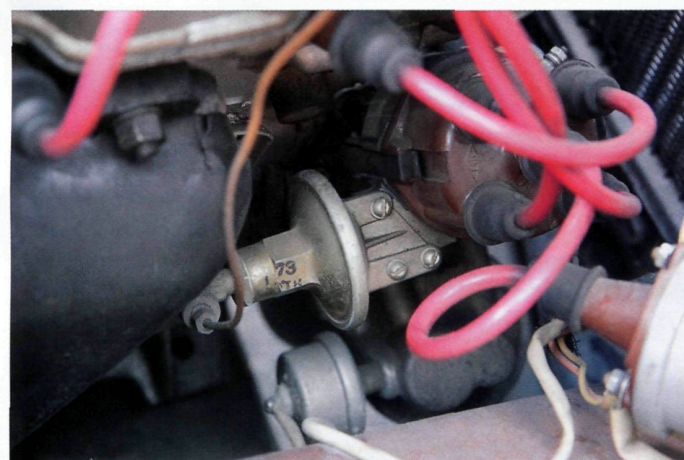


- ❶ В багажнике «Москвича» не было отведено специального места для запасного колеса — оно располагалось среди другой поклажи
- ❷ Несмотря на попытку дизайнеров придать автомобилю строгий вид, хромированных деталей в отделке «Москвича-2140» было предостаточно
- ❸ Начиная с «Москвича-2140», подголовники на московских машинах стали обязательным элементом пассивной безопасности





- ❶ Воздуховоды вентиляции заднего стекла помогли бороться с его запотеванием
- ❷ С конца 70-х годов карбюраторы, предназначенные для «Москвичей», унифицировались с карбюраторами «Жигулей», что упрощало их ремонт и обслуживание
- ❸ Сигнальное устройство гидропривода тормозов отвечало за своевременное включение стоп-сигналов при нажатии на педаль тормоза
- ❹ Вакуумный усилитель тормозной системы
- ❺ Распределитель зажигания с октан-корректором угла опережения зажигания. Последний помогал двигателю работать стабильнее при меняющихся нагрузках
- ❻ Фирменная клапанная крышка с надписью «Москвич-412» устанавливалась на все полторалитровые двигатели



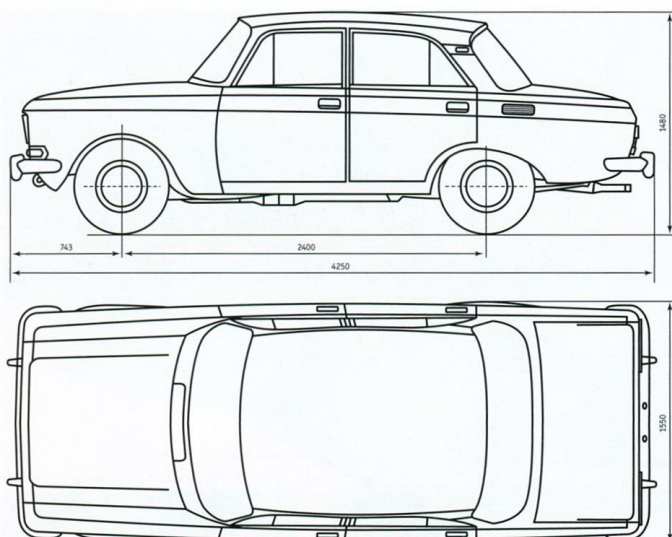


Схема автомобиля «Москвич-2140»

Техническая характеристика «Москвич-2140»

Число мест	4–5
Максимальная скорость	142 км/час
Время разгона до 100 км/ч	19 сек
Расход топлива при скорости 80 км/час	8,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г250-Ж1
Реле-регулятор	РР362-А
Стартер	СТ-117А
Прерыватель-распределитель	Р118 или Р147
Свечи зажигания	А20Д1
Размер шин	6,45–13, 165/80–R13 (с 1981 г.)

Масса:

снаряженная	1080 кг
полная	1480 кг
на переднюю ось	682 кг
на заднюю ось	798 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	173 мм
под задней осью	173 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,25 м
по наиболее выступающей части	5,7 м

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 16,1

Подвеска передняя:

независимая, пружинная с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя:

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Тормоза:

рабочий передний дисковый, задний барабанный, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем, задний тормоз имеет регулятор давления и автоматическую регулировку зазоров

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление:

однодисковое, сухое

Передаточные числа:

I — 3,49; II — 2,04; III 1,33; IV 1,00; задний ход 3,39

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная, гипоидная, передаточное число 4,22

Двигатель:

УЗАМ-412, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	82 мм
Ход поршня	70 мм
Литраж двигателя	1478 см ³
Степень сжатия	8,8
Порядок работы цилиндров двигателя	1–3–4–2
Число клапанов	8

Карбюратор:

К-126Н или ДААЗ

Максимальная мощность:

75 л. с. при 5800 об/мин

Максимальный крутящий момент:

11,4 кгс. м при 3000–3800 об/мин



При разработке нового семейства «Москвичей» планировались модификации, аналогичные семействам «408» и «412». Седаны получили индексы 2138 и 2140 соответственно, универсалы 2136 и 2137, фургоны 2733 и 2734. Также изготавливались машины для медицинской службы (21381 и 21401), с ручным управлением для инвалидов (21403) и специальная модификация для сельской местности (21406) с дефорсированным до 68 л. с. двигателем УЗАМ-412ДЭ под низкооктановый бензин А-76.



Москвич-2734 (2733) 1976–1981 годы Небольшой фургон на базе «Москвича» всегда существовал в производственной программе предприятия, ни у кого не возникало сомнений, что он должен присутствовать в новом модельном ряду. Однако быстро растущее производство аналогичной, но более удобной и вместительной модели (ИЖ-2715) на Ижевском автозаводе, знаменитого «каблучка» или «пирожка», как его прозвали в народе, привело к тому, что московский фургон перестал быть конкурентоспособным даже внутри страны, поэтому его производство достаточно быстро свернули, а количество выпущенных экземпляров оказалось невелико.



Москвич-2140-121 Модификация такси с дефорсированным двигателем под бензин А-76, таксометром и обивкой из кожзаменителя. Особенно много этих машин стало в 1986–1988 годах, когда спрос на гражданские версии снизился, и завод с помощью данной модификации попытался удержать объемы производства. Но в такси эти машины не прижились. Низкая надежность, малый ресурс и плохо приспособленная ремонтная база таксомоторных парков под автомобили именно этой марки (много лет здесь использовались только «Волги»), вызвали множество проблем с эксплуатацией «Москвичей» в такси.



Москвич-2137 1976–1985 годы Одна из немногих модификаций, которая успешно конкурировала с тольяттинским ВАЗ-2102. Дело в том, что основная масса «двоек» оснащалась 64-сильным двигателем, в то время как москвичевский универсал 75-сильным. Объем багажного отсека при сложенном заднем сидении у «Москвича-2137» достигал 1479 л против жигулевских 1345 л, а расход топлива и максимальная скорость автомобилей были примерно равны, превосходство первого очевидно. Дачники, являющиеся основными покупателями универсалов, отдавали предпочтение более мощному и вместительному «Москвичу».



Москвич-2140 пикап Серийное производство пикапов, предположительно под индексом «Москвич-2315», не заладилось, существовали только опытные образцы этих машин (на снимке: опытный образец с правым рулем). Вместо них полукустарным способом на заводе выпускались пикапы, переделанные из некондиционных кузовов седан и универсал. Эти машины производились в 1984–1988 годах и использовались самим предприятием в качестве внутризаводского транспорта; часть автомобилей забирали московские коммунальные службы. А в 1988 году небольшая партия пикапов была продана первым в СССР кооператорам.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗИЛ-118 «ЮНОСТЬ»

DeAGOSTINI

