

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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



№ 39

# «МОСКВИЧ-2141»

НА ПЕРЕДНЕМ ПРИВОДЕ  
ФРАНЦУЗ СНАРУЖИ И НЕМЕЦ ВНУТРИ  
ПОСЛЕДНИЙ ГЕРОЙ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №39, 2010

#### РОССИЯ

**Издатель, учредитель, редакция:**  
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
(письма читателей по данному  
адресу не принимаются)

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»

**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 Пабблишинг»  
01032, Украина, г. Киев,  
ул. Саксаганского, 119  
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»

**Отпечатано в типографии:**  
Deaprinting Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,  
28100, Novara, Italy.  
Тираж: 160 000 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  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.

#### Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;  
2: ООО «Де Агостини»;  
3, 4: частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх., все) © киноконцерн «Мосфильм»;  
6: (центр) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (центр) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;  
8/13: ООО «Де Агостини»;  
15: (все) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
последняя 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  
Сергея Труфанова,  
Константина Андреева,  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль «Москвич-2141»  
любезно предоставлен  
Дмитрием Октябрьским  
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**

Дата выхода в России 3.08.2010







**В истории АЗЛК «Москвич-2141» занимает особое место. Автомобиль, которому прочили большое будущее, так и не стал «первым». По иронии судьбы модернизированный «Москвич-2141» оказался одной из последних моделей, сошедших с конвейера завода в 2001 году.**

## В догоняющих

В конце 70-х начале 80-х годов безусловным лидером советского легкового автомобилестроения был Волжский автомобильный завод (ВАЗ), а московский Автомобильный завод имени Ленинского Комсомола (АЗЛК) продолжал сдавать позиции как на внешнем, так и на внутреннем рынке. Стремительно сокращался экспорт, очередь на «Москвичи» таяла, репутация и самого завода, и его продукции падала. Выпускаемые АЗЛК машины проигрывали конкурентам из Тольятти. Чтобы ликвидировать отставание, нужно было создать автомобиль нового поколения.

Руководство АЗЛК дало добро на разработку перспективных моделей еще в конце 60-х годов. В результате появилась серия из пяти прототипов под общим индексом «3-5», первый из которых «3-5-2» был построен в 1970 году, а последний «3-5-6» в 1975-м. Несмотря на интересные технические решения, этим образцам не суждено было стать родоначальниками нового поколения, поскольку концептуаль-

но они представляли собой те же «Москвичи» семейства «408-412», только более мощные и увеличенные в размерах. Пока шла работа над серией, мировой автопром ушел далеко вперед, и наработки московских инженеров оказались устаревшими. Кроме того, в 70-х годах проводилось техническое переоснащение АЗЛК, поэтому запустить в производство по-настоящему новую модель было невозможно чисто технологически. В конце концов, конструкторам пришлось пойти на компромисс с технологами. В результате выпускавшийся с 1976 года «Москвич-2140» по сути был модернизированным М-412, снабженным новыми деталями от прототипов серии «3-5». Временный статус «Москвича-2140» ни у кого сомнения не вызывал, поэтому в 1975 году была начата работа над принципиально новой серией «С».

Чтобы дистанцироваться от серии «3-5», подчеркнуть отказ от преемственности и новизну, индексацию прототипов начали с единицы. Автомобиль имел ярко выраженный спортивный дизайн с обратным

наклоном решетки радиатора и динамичными обводами кузова «фастбэк». Новое семейство было по-настоящему революционным: передняя подвеска типа *McPherson*, независимая задняя подвеска как у *BMW* пятой серии, КПП с рычагом переключения, расположенным непосредственно на крышке, без дистанционного привода тягами как на предыдущих «Москвичах». Но при этом автомобиль оснащался приводом на задние колеса, что в конечном итоге и решило его судьбу.

Первый прототип серии с индексом «С-1», принимавший участие в масштабных испытаниях вместе с западными аналогами, среди которых были *BMW 520* и *Porsche 911*, был признан сырым и отраслевым министерством, и самими разработчиками.

Следующая версия «С-2» так и осталась пластилиновым макетом, а внимание конструкторов переключилось сразу на «С-3». Этот прототип считался уже практически готовой, хотя и требующей доводки, предсерийной моделью, близкой к зарубежным аналогам.



Один из первых товарных образцов «Москвича-2141» с частными номерами



## Примеры для подражания

В конце 70-х в отраслевом министерстве было принято важное решение: советские автомобили нового поколения должны стать переднеприводными. Это разом перечеркнуло всю проделанную конструкторами АЗЛК работу. Времени и возможностей для самостоятельной разработки переднеприводного автомобиля у завода не было. Впрочем, эта задача была нелегкой для любого советского предприятия тех лет. Даже более оснащенный ВАЗ, который в те годы называли «сборной СССР по легковому автомобилестроению», вынужден был прибегнуть к помощи *Porsche*.

По воспоминаниям Ю. А. Ткаченко, главного

применявшаяся схема привлекала конструкторов АЗЛК, во-первых, возможностью использовать двигатели от заднеприводных автомобилей, и во-вторых, более широким выбором силовых агрегатов, что в перспективе позволяло создать модель с полным приводом.

Ориентируясь на немецкую школу конструирования и автомобильную моду тех лет, остановились на передней подвеске типа *McPherson* и задней пружинной подвеске на продольных рычагах, рулевым механизмом с верхним расположением рейки и 14-дюймовых колесах. Новые агрегаты трансмиссии и шасси потребовали разработки нового основания кузова. В конеч-

## Врожденный «порок сердца»

«Максимка» получился французом снаружи и немцем внутри. На этапе ходовых испытаний прототипа стало ясно, что «сердечко» с баварскими корнями, доставшееся в наследство от предыдущих моделей, не справляется с увеличившейся в размерах и потяжелевшей машиной: нужен более мощный силовой агрегат. Самым мощным в этом классе автомобилей был двигатель ВАЗ-2106-70, однако у Волжского автомобильного завода не было возможности выпускать дополнительно 200 тысяч двигателей в год, и АЗЛК мог рассчитывать на оснащение таким мотором лишь небольшой части своей продукции.

# В конце 70-х было принято важное решение: автомобили нового поколения должны стать переднеприводными

конструктора АЗЛК с 1977 по 1985 год, «сверху» пришли указания начать разработку переднеприводной машины на основе зарубежного аналога. В качестве такового настоятельно рекомендовали новейший французский хэтчбек *SIMCA-1308*, ставший «Автомобилем 1976 года» в Европе. Предлагаемый образец приобрели, изучили, однако он не стал единственным «примером для подражания».

Ходовую часть и подвеску конструировали, то и дело «поглядывая» на *Audi 100* 1976 года. Утвержденная для «Москвича» компоновка с продольным расположением двигателя и дифференциалом, установленным между двигателем и КПП, была характерна для продукции *VAG* тех лет. Эта редко

ном счете от *SIMCA* остались только ряд элементов конструкции крыши и профили уплотнителей стекол. Для скорейшего запуска в производство нового автомобиля и экономии средств решено было использовать двигатель «Москвича-412», а также диафрагменное сцепление и тормозную систему «Москвича-2140».

Ходовой макет перспективной модели (на языке конструкторов «мул»), получивший официальный индекс «2141» и прозвище «Максимка», был переделан из французского автомобиля, но с радикально измененной начинкой. В 1977 году завод получил «добро» на его разработку, впереди были испытания и доводка конструкции.

Традиционный поставщик двигателей Уфимский завод автомобильных моторов (УЗАМ) оказался не готов к выпуску агрегатов повышенной мощности. Даже самые простые приемы форсирования путем увеличения рабочего объема за счет изменения хода поршня или диаметра цилиндра требовали оборудования, которым завод не располагал. Пришлось ограничиться поверхностной модернизацией, которая свелась к установке новой головки блока цилиндров с повышенной до 9,5 степенью сжатия и впускными каналами, снабженными завихрителями (улитками) для экономии топлива.

Из-за увеличения степени сжатия новая модификация мотора, получившая обозначение УЗАМ-331.10, оказалась склонной к детонации. Среди «мелочей» стоит отметить «жигулевский» масляный фильтр (значительно более простой в замене) и новый впускной коллектор, благодаря которому снизилась общая высота двигателя, что было необходимо для размещения силового агрегата в моторном отсеке. Требования по высоте были настолько жесткими, что воздушный фильтр пришлось перенести с привычного места за двигатель, а карбюратор был увенчан деталью, которую автолюбители прозвали «черепахой». Но даже эти небольшие изменения были сделаны с опозданием и привели к тому, что в первый год производства «Москвич-2141» комплектовался только двигателями ВАЗа. Для борьбы с «моторным кризисом» было решено разработать перспективное семейство



«Максимка» — ходовой опытный образец, переделанный из французского автомобиля





Летом 1980 года в Москве прошла выставка марки *Citroen*, и вскоре газеты сообщили, что А. Н. Косыгин, который был в то время Председателем Совета министров СССР, принял руководителей французской фирмы. В обстановке строжайшей секретности на АЗЛК был доставлен прототип модели *Citroen-VX*. Французы предложили поставить необходимое оборудование и выпускать *Citroen* на АЗЛК, но выдвинули ряд условий: они хотели контролировать качество автомобилей и решать кадровые вопросы. Завод должен был расплачиваться готовой продукцией. Стороны не нашли общего языка, и в сентябре 1982 года началось производство модели *VX* без участия АЗЛК.

двигателей. На территории завода началось строительство нового моторного цеха. Двигателисты АЗЛК вместе с инженерами ВАЗа создали сразу два четырехцилиндровых двигателя: бензиновый «21414» (рабочий объем 1,8 л, мощность 95 л. с., крутящий момент 147 Н.м) и дизельный «21423» (рабочий объем 1,9 л, мощность 65 л. с., крутящий момент 117 Н.м). Это были новые разработки, не похожие ни на один зарубежный аналог. Завод для выпуска двигателей семейства «414» еще только предстояло построить, а сами двигатели довести до кондиции. Поэтому автомобили «Москвич-2141» и «Москвич-21412» оснащались 1,6-литровым ВАЗ-2106-70 в 71,3 л. с. и 1,5-литровым УЗАМ-331.10 в 68,6 л. с. соответственно. На моторах стояли карбюраторы типа «Солекс», аналогичные карбюратору для ВАЗ-2108. Впоследствии часть машин с уфимским мотором комплектовалась карбюратором типа «Озон» от предыдущей модели «Москвич-2140».

### Начало производства

Прошедший государственные испытания «Москвич-2141» на фоне конкурентов выглядел совсем неплохо. Впервые у серийной модели АЗЛК появился кузов типа «хэтчбек», пятиступенчатая МКПП с повышающей передачей (одна из первых в стране), блок-фары, интегральные поликарбонатные бамперы, тахометр на приборной панели. Вариант «люкс» мог комплектоваться радиоприемником «Былина» и очистителем заднего стекла. Пробную сборку «нулевого» образца М-2141 на главном конвейере завода провели 12 февраля 1986 года, а 15 февраля с него сошел «установочный» автомобиль под номером 000001. В течение месяца была собрана первая партия из пятидесяти машин этой модели, а в конце 1986 года первая товарная партия. К массовой сборке «Москвичей-2141» завод приступил 9 июля 1988 года, когда было окончательно свернуто производство предыдущей модели.



«Москвич-2141» перед очередным краш-тестом на территории АЗЛК

А в это время...

## 1988 год



С 13 по 28 февраля в канадском городе Калгари прошли XV зимние Олимпийские игры. Советская сборная заняла первое место в командном зачете, завоевав в общей сложности 29 медалей: одиннадцать золотых, девять серебряных и девять бронзовых.

## 1988 год



8 марта семья Овечкиных из Иркутска, решив бежать из СССР, захватила самолет Ту-154 и потребовала посадить его в Лондоне. Семь братьев Овечкиных играли в джазовом ансамбле «Семь Симеонов». Самолет был взят штурмом. Погибли девять человек, в том числе мать и четверо старших сыновей Овечкиных. На фото: ансамбль «Семь Симеонов».

## 1991 год

17 января в ходе боевых действий в Персидском заливе войска многонациональных сил начали операцию «Буря в пустыне» по освобождению Кувейта от иракской армии, вторгшейся на его территорию в августе 1990 года. Операция успешно завершилась 24 февраля.





## «Забытая мелодия для флейты» (реж. Э.Рязанов, 1987 год)

Чиновник Леонид Филимонов сделал блестящую карьеру. Все в его жизни складывается как нельзя лучше: хорошая должность, умная жена, шикарная квартира, новенький «Москвич-2141» цвета охры, командировки за рубеж и т.д. Вот только сердце иногда пошаливает, да порой кажется, что он проживает не свою, а чужую жизнь. Филимонов встречает медсестру Лиду, начинается бурный роман. Он уходит от жены в скромную комнату в коммуналке, где живет Лидя, и кажется, наконец-то, становится самим собой, но, увы, ненадолго. Вскоре Филимонов возвращается к жене, получает долгожданное повышение и входит в роль руководителя. Однако за измену самому себе грядет расплата: отказывает сердце, скорая не может его спасти. Но тут появляется Лидя и силой своей любви возвращает Филимонова к жизни.



Один из опытных образцов «Москвича-2141» с щеточными фарочистителями, не характерными для этой модели

### Холодный ветер перемен

В 1991 году был достигнут пик годового выпуска — 104,4 тысячи автомобилей. Казалось, все идет хорошо: освоена по-настоящему новая, перспективная модель, кардинально реконструировано производство, гибкие технологии дают возможность расширять ассортимент выпускаемой продукции и менять базовую модель раз в пять лет, не за горами выпуск

новых двигателей. Шла интенсивная работа над целым семейством машин, спроектированных на базе М-2141. Кроме базового хэтчбека в него входили седан, универсал, минивэн, пикап и микроавтобус. С самого начала производства качество «Москвича-2141» оставляло желать лучшего. Острословы даже придумали обидную расшифровку аббревиатуры «АЗЛК» — «Автомобиль Заранее Лишенный

Качества». В ранних выпусках бросалась в глаза пестрота пластиковых элементов интерьера: в одном автомобиле могли быть детали разных цветов — черного, серого, коричневого и охры. Избавиться от этого «буйства красок» смогли только к началу 90-х годов. Большие нарекания вызвала и низкая коррозионная стойкость кузова. Несмотря на шквал экономических трудностей, обрушившийся на отечественную





промышленность в начале 90-х, АЗЛК пытался спасти положение. В 1990 году была предпринята попытка вывести «Москвич-2141» на внешний рынок. Единственная предназначавшаяся для экспорта модификация оснащалась дизельным двигателем *Ford XLD-418* немецкого производства рабочим объемом 1,75 л и мощностью 60 л. с. Прототип, получивший заводской индекс «Москвич 2141-135», демонстрировался на Берлинском автосалоне. В следующем году с компанией *Ford* заключили договор на поставку 20 тысяч дизельных двигателей.

Экспортный вариант «Москвича» под названием *Lada Aleko*, продававшийся в Германии с 1992 года через развитую дилерскую сеть *Deutsche Lada Automobil GmbH*, не пользовался успехом у автомобилистов. Низкий спрос был обусловлен недостаточной мощностью двигателя, высокой стоимостью автомобиля (за счет использования импортного силового агрегата), низким качеством сборки и устаревшей по европейским меркам конструкцией. За четыре года было реализовано всего 400 машин, и в 1995 году продажи в Германии были прекращены. Именно поэтому большинство автомобилей «Москвич» с дизельным двигателем *Ford* были проданы на внутреннем рынке.

В 1994 году УЗАМ наконец-то смог освоить новые модификации двигателя с увели-

ченным рабочим объемом. Появившиеся одновременно УЗАМ-3317 и УЗАМ-3313 (с рабочим объемом 1,7 и 1,8 л соответственно) заметно повысили динамические качества автомобиля и избавили его от склонности к детонации. Но время, увы, было упущено, оснащение машин двигателями увеличенного объема практически не повлияло на спрос, выпуск «Москвичей» неуклонно снижался вплоть до полной остановки конвейера в феврале 1996 года. В начале 1997 года производство возобновилось, была проведена небольшая модернизация внешности «Москвича» со сменой передних фар, на часть автомобилей устанавливались двухлитровые двигатели *Renault F3R*. Модернизированная модель, получившая имя «Святогор» и индекс «21414», выпускалась с начала 1998 года. Стремление сделать «Москвичи» более привлекательными за счет импортных комплектующих сыграло с АЗЛК злую шутку. В августе 1998 года грянул дефолт, завод понес огромные убытки, что привело к резкому сокращению, а затем и прекращению закупок импортных деталей, узлов и агрегатов. В 1999–2001 годах производство снизилось почти в 40 раз. Огромные долги привели к отключениям электроэнергии, тепло-, газо- и водоснабжения, в результате повреждения получили здания, оборудование и энергосети. В конце 2001 года производство встало на этот раз навсегда.

## Дальние родственники



### Simca 1308 (1975–1980 годы)

Несмотря на внешнее сходство «Москвича-2141» и *Simca 1308*, эти машины различаются конструктивно: *Simca 1308* имеет торсионы в подвеске и рулевой механизм с нижним расположением рейки. Кроме того, у французского автомобиля 13-дюймовые колеса. Но главное отличие *Simca* от М-2141, вопреки распространенному мнению не позволяющее считать «Москвич» «прямым потомком француза», это поперечное расположение двигателя у *Simca 1308*.



### Citroen-BX (1982–1994 годы)

Автомобиль, который при определенных обстоятельствах мог бы занять место М-2141 на конвейере, выделялся не только авангардным дизайном известной итальянской студии *Bertone*. Изюминкой конструкции была фирменная гидропневматическая подвеска, которая обеспечивала удивительную мягкость хода. Трудно сказать, как бы эта эффективная, но сложная подвеска повела себя на дорогах нашей страны. В остальном машина была обычной малолитражкой.

## 1992 год



20 апреля в Лондоне на стадионе Уэмбли прошел концерт памяти Фредди Меркьюри, лидера легендарной группы *Queen*, с участием звезд мировой поп- и рок-музыки. Телетрансляцию концерта увидели более миллиарда человек. Сборы, составившие около 20 миллионов фунтов, были направлены в фонды борьбы со СПИДом.

## 1995 год

20 марта религиозная организация Аум Синрикё устроила газовую атаку в токийском метро с применением отравляющего вещества зарина. В результате теракта погибли 12 человек, 54 получили тяжелые отравления.

## 1997 год



19 декабря в США состоялась премьера фильма Джеймса Кэмерона «Титаник». Фильм установил сразу несколько рекордов: его бюджет составил 200 миллионов долларов, он собрал в прокате свыше 1,8 миллиарда долларов и на протяжении 12 лет считался самым прибыльным в истории кино. Кроме того, «Титаник» получил премии «Оскар» в одиннадцати номинациях, в том числе как лучший фильм 1997 года.





МОСКВИЧ-2141









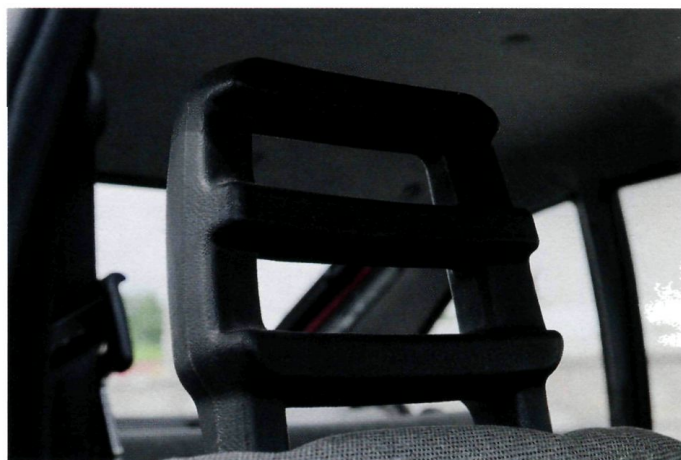
- ❶ В типаже советских легковых автомобилей «Москвичу-2141» отводилось особое место между моделями ВАЗа и «Волгой»
- ❷ Пластмассовые формованные панели в отделке салона выглядели современно, но доставляли владельцам много неудобств из-за издаваемого ими шума
- ❸ Комбинация приборов прикрыта сверху огромным козырьком и снабжена вогнутым безбликовым стеклом. М-2141 была первой моделью АЗЛК, где появился тахометр







- ❶ Блок-фары с галогенными лампами
- ❷ Менять положение боковых зеркал можно было из салона
- ❸ Фирменные «решетчатые» подголовники не регулировались по высоте, но и не ограничивали обзор
- ❹ Бок управления климатом салона
- ❺ Чтобы водителю было проще контролировать работу различных систем, внутри каждой кнопки встроена лампа
- ❻ Оригинальная пирамидка чехла рычага коробки передач



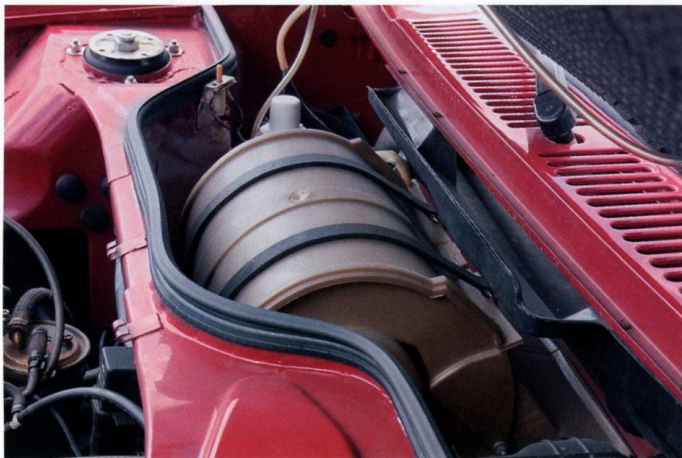




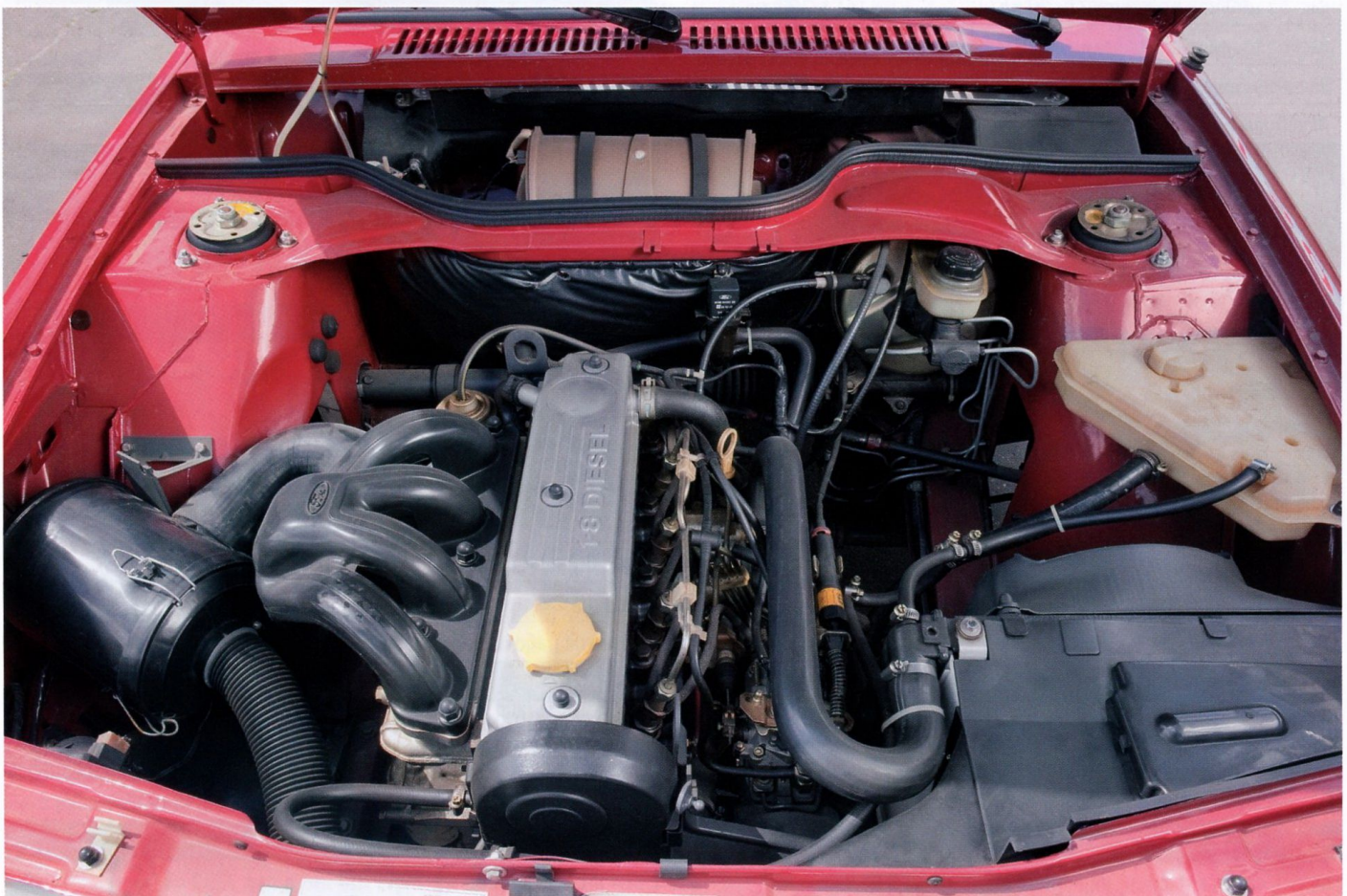
- ❶ Новый «Москвич» имел пятидверный кузов «хэтчбек», сочетающий пассажирские достоинства седана с грузовыми возможностями универсала
- ❷ Багажник на «Москвиче-2141» увеличился в объеме во многом за счет отсутствия внутри запасного колеса
- ❸ Задние фонари получили дополнительные секции, обозначавшие габариты автомобиля в тумане
- ❹ Запасное колесо закреплено в заднем свесе под днищем автомобиля. Чтобы достать «запаску», приходилось вставать на колени







- ❶ Отопитель салона расположился под капотом в так называемой малой секции, отделенной от моторного пространства перегородкой
- ❷ От чистоты «солярки» зависит ресурс дизельного двигателя, поэтому топливный фильтр имеет особое значение
- ❸ Крутящий момент передается ведущим колесам с помощью коротких открытых полуосей с шариковыми шарнирами на концах
- ❹ Непривычное зрелище: под капотом «Москвича-2141» установлен дизельный двигатель Ford





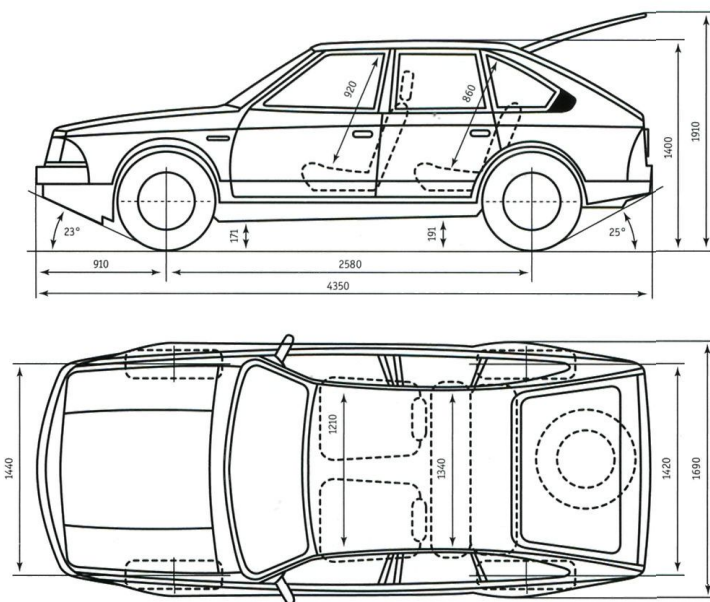


Схема автомобиля «Москвич-2141»

#### Технические характеристики «Москвич-2141»\*

Число мест	5
Максимальная скорость	153 (145) км/ч
Разгон до 100 км/ч	16,7 (19,7) с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	38 м
Расход топлива при скорости 90 км/ч	5,8 (6) л/100 км
Расход топлива в городском цикле	10 (10,2) л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г-222 (581.3701)
Реле-регулятор	Я112-В (Я112-А)
Прерыватель-распределитель	30.3706 (47.3706)
Стартер	СТ-221 (23.3708)
Свечи зажигания	A17ДВ (A20Д1)
Размер шин	155/80 R15 (165/80 R14)
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1070 (1080)
полная, в том числе:	1470 (1480)
на переднюю ось	645 (655)
на заднюю ось	425 (425)
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
наименьший дорожный просвет под трубой глушителя в середине базы при полной нагрузке автомобиля с шинами 165/80 R14	140
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,0

\* В скобках приведены данные для модификации «21412» с двигателем УЗАМ-331.10.

#### Рулевой механизм

шестерня-рейка (реечный), передаточное отношение в среднем положении 24:1

#### Подвески

передняя независимая, пружинная, типа *McPherson*, со стабилизатором поперечной устойчивости

задняя зависимая, рычажно-пружинная, с двумя продольными рычагами, связанными упругой поперечной балкой, поперечной штангой (тяга Панара) со стабилизатором поперечной устойчивости внутри балки

#### Тормоза

рабочий двухконтурный с вакуумным усилителем;  
передний дисковый, со скобой «плавающего» типа и двумя гидравлическими цилиндрами;  
задний барабанный, колодочный, с одним цилиндром и автоматической регулировкой зазора между колодкой и барабаном

стояночный ручной, с тросовым приводом на колодки заднего тормоза

#### Коробка передач

механическая двухвальная, трехходовая, пятиступенчатая с синхронизаторами включения передач переднего хода; привод переключения механический от напольного рычага

#### Сцепление

сухое, однодисковое, постоянно замкнутого типа, с диафрагменной пружиной нажимного диска

#### Передаточные числа

I 3,308; II 2,050; III-1,367; IV-0,946; V 0,732 (0,690 для «21412»); задний ход 3,357

#### Главная передача

одинарная с гипоидным зацеплением; передаточное число 4,1

#### Двигатель

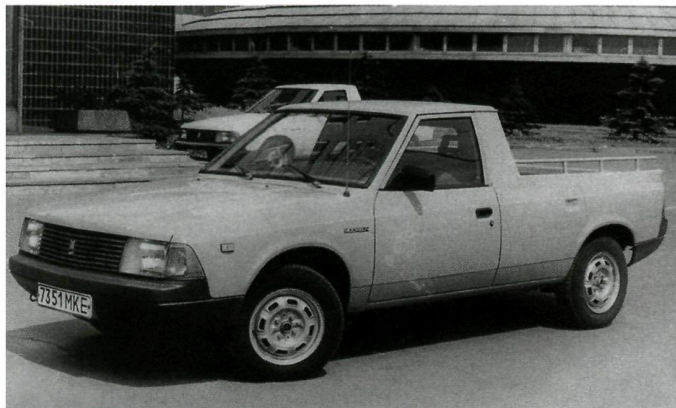
ВАЗ-2106-70 (УЗАМ-331.10), рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, с верхним распределительным валом

Диаметр цилиндра, мм	79 (82)
Ход поршня, мм	80 (70)
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1568 (1478)
Степень сжатия	8,5 (9,5)
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2
<b>Карбюратор</b>	
ДААЗ-2141-1107010 (ДААЗ-21412-1107010 или ДААЗ-2140-1107010-50)	
<b>Максимальная мощность</b>	
76,4 л. с. при 5400 об/мин (72 л. с. при 5500 об/мин)	
<b>Максимальный крутящий момент</b>	
12,4 кгс.м при 3000 об/мин (10,8 кгс.м при 3200 об/мин)	





Первая товарная партия «Москвичей-2141» была собрана в конце 1986 года, а массовое производство началось в 1988-м. На смену М-2141 в 1998 году пришла модернизированная модель «Святогор». Выпуск «Святогора», по сути того же «Москвича-2141» с небольшими внешними изменениями и рядом импортных узлов и агрегатов, продолжался еще четыре года до полной остановки производства в 2001-м.



**«Москвич-2141» пикап.** Выпуск заводской модификации пикапов по плану должен был начаться через пять лет после освоения базовой модели, а фактически на это потребовалось семь лет. Практически одновременно с развертыванием производства хэтчбеков их начали полукустарными способами переделывать в пикапы. Подобные работы выполнялись, как правило, силами самого завода (чаще всего из некондиционных кузовов) в основном для использования в качестве внутризаводского транспорта. Позже часть таких машин была продана в частные руки.

**«Москвич-2335».** Единственным относительно массовым вариантом «Москвича-2141» стал пикап, полностью подготовленный к производству в 1991 году, но выпускавшийся с конца 1993 года. Основными отличиями механической части стали рессорная задняя зависимая подвеска по типу М-2140 и главная передача с увеличенным до 4,55 передаточным отношением. В дополнение к пикапу был создан прицеп «Москвич-8135», выдержанный в том же стиле. Полноприводные версии пикапа и модификация с пятиместной «двойной» кабиной по разным причинам в серию не пошли.



**«Алеко-141КР».** В 1988 году инженеры из Управления конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР) АЗЛК решили построить «суперкар» для соревнований в классе А5. От базового «Москвича-2141» осталась только «вырезка» кузова вокруг передних сидений. Передок «выклеивали», руководствуясь лишь эстетическими соображениями. Задняя половина кузова выстроилась вокруг продольно расположенного за спинками переднего ряда сидений форсированного уфимского мотора рабочим объемом 1995 см<sup>3</sup>, оснащенного двумя двоянными карбюраторами Weber. Движок развивал мощность 175 л.с., однако выдающихся показателей на среднемоторном «Москвиче» достичь не удалось.

**«Москвич-2142».** Вариант с кузовом седан был представлен публике в 1990 году. К этому времени такая машина рассматривалась уже не как модификация хэтчбека, а как самостоятельная базовая модель с модернизированным интерьером, шасси и новым мотором. Начать производство с двигателем «Москвич-414» планировалось в 1992-м, однако в серию седан не пошел. Прототипы с разными моторами (в том числе импортными) строили еще несколько лет. Позднее, в 1998 году, седан с удлиненной на 200 мм базой стал основой для мелкосерийных люксовых модификаций «Князь Владимир» и «Иван Калита», не имевших коммерческого успеха.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



СМЗ-С1Л

DeAGOSTINI

