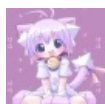


АЗЛК — Lurkmore

← [обратно к статье «Москвич»](#)



НЯ!

Эта статья полна любви и обожания. Возможно, стоит добавить [ещё больше?](#)



A long time ago, in a galaxy far, far away...

События и явления, описанные в этой статье, были давно, и помнит о них разве что пара-другая олдфагов. Но Анонимус не забывает!

Столичное производство при Совке было символом качества, а на отдельные виды продукции равнялись все провинциальные производители. Соответственно, советский легковой автопром, в лице автомобиля «Москвич», представлял собой образцово-показательное производство автомобилей для индивидуального использования. Благодаря качеству материалов, в сочетании с технологиями, и значительной металлоемкости, легковые автомобили «Москвич» использовались во всех отраслях народного хозяйства. Много автомобиля за скромные деньги и возможность полного обслуживания в одно лицо — принцип построения классических «Москвичей» и их генетических родственников — автомобилей «Иж».

Внезапно: АЗЛК расположен в исторической местности под названием [Сукино болото](#). Там же, что дичайше [символизирует](#), расположен и легендарный [Южный Порт](#)!

Винрарное начало

Свою историю завод начал с дружбы советского народа и американского буржуа Генри Форда. Сначала клепали легковушки, позже знаменитые полуторки. Первоначально назывался «Государственный автосборочный завод имени Коммунистического Интернационала Молодёжи (КИМ)».

• КИМ-10

Первая попытка завода принять активное участие в обеспечении населения легковыми машинами, выпускался от начал до [ВОВ](#). Самый первый агрегат КИМ-10-50 являлся копиями расового европейского [Ford Prefect](#) и поэтому обладал только двумя дверями. Увидев в первый раз КИМ, товарищ [Сталин](#) жутко рассердился — советскому человеку не пристало корячиться, пролезая на заднее сиденье, как какому-нибудь империалистическому нищезроду (и это при том, что двухдверность автомобиля [изначально была обговорена спущенным из Кремля техзаданием](#)). КИМ по-быстрому переделали и представили четырехдверную модификацию КИМ-10-52 и кабриолет КИМ-10-51, в который спортсменам можно было изящно запрыгивать назад; однако в серию четырехдверный КИМ-10-52 пойти не успел. В серию был запущен всё-таки двухдверный КИМ-10-50 как временная модель. До начала ВОВ успели сделать 500 машин. Кабриолетов выпустили жалких два десятка.

• Москвич-400, -401

Результат слияния КИМ-10 и [копии](#) Opel Kadett K38 1938 года. Вопреки распространенной легенде о том, что четырехсотый без напрягов начали клепать на [енизженном](#) трофейном оборудовании, реальная ситуация намного сложнее. Хитрые пиндосы, которым уже тогда принадлежали основные ресурсы «Опея», вывезли всё своё подальше ещё до войны. Русским же досталась линия по производству двигателей и прессформы кузова. Вся техническую документацию и оборудование для советского завода пришлось [создавать заново на основе тех немногих трофейных образцов и малой части от производства КИМ-10](#), сохранившейся в войну. Более того, конструкторы МЗМА на протяжении всего выпуска модели постоянно её дорабатывали, поэтому утверждение, что четырехсотый является копией Жопеля, справедливо лишь по отношению к самым первым машинам 1947 года выпуска. В народе более известен как «слон» или «Штирлиц».

• Москвич-402, -407, -403, -404



Типичный 408-й в [вакууме](#) естественной среде обитания.



Реклама для буржуев.



СССР — [родина слонов](#)

Второе поколение Москвичей. «Стилягами» назывались двухцветные версии оных. Отличается весьма стильным дизайном, маломощным двигателем (при этом был шустрее той же [Волги](#)) и узким салоном. 407-ой до сих пор встречаются в самоходном виде по всяким [Мухосранскам](#) и музеям, это те самые небольшие «жабы» в стилистике 50-х гг, но покрупнее горбатого [Запора](#). Этакая болевшая в детстве 21-я [Волга](#). Что не удивительно, так как проектировали и [Волгу](#), и Москвич одни и те же конструкторы.

Реклама Москвич 403

Финская реклама Москвича-403

Машина обладала несущим кузовом. Также на базе 400-х были сделаны первые в этой стране полноценные универсалы ([Москвич-423/Москвич-423Н/Москвич-424](#)), полученные путем выпиливания багажника и приваривания интересной по виду нащепки. Ядовито-зелёный космич в этом кузове — любимое транспортное средство [зайцев](#).

Была разработана и спортивная версия с символизирующим номером [404](#), которая была выпущена в единичных экземплярах и её мало кто видел.

- [Москвич-410/Москвич-410н/Москвич-411](#) (универсал)/[Москвич-431](#) (фургон)

Внешне похож на Москвич-407 на ходулях. Винрарен своим полным приводом, ибо до него такие машины (ГАЗ-61, -64, -67, -69 и Willys MB) предназначались только для армии и народного хозяйства, и только некоторые счастливые анонимусы умудрялись заполучить их в личное пользование. Этот же автомобиль изначально проектировался для поездок по [колхозным](#) говнам, чему немало способствовал дорожный просвет в 22 см. Доставлял также (во всех смыслах этого слова) своей максимальной скоростью в 60 км/ч. Был выпилен в связи с увеличением экспорта Москвича-407, и, как следствие, необходимостью освобождения заводских мощностей для его производства. Всего было выпущено около двенадцати тысяч экземпляров. Аналогично заднеприводным братьям имел модификацию фургон (в серию, правда, не пошёл) и универсал. Тут надо заметить, что именно Москвич-411 явился первым среди современных «джипов» — полноприводной универсал с салоном легкового автомобиля, всякие Гранды-Чероки и Кушкай — дальние потомки концепции М-411. Ныне является объектом лютого фапа автоколлекционеров и считающих себя таковыми.

- [Москвич-444](#)

С появлением второго поколения Москвичей, ценник на них подскочил в два раза (401 стоил 9 000, 402 — 15 000, а 407 — аж 25 000 деревянных). Сие вызвало справедливый гнев и баттхёрт нищebroдoв, желавших купить 401, а теперь писавших письма чуть ли не в ООН. В наказание МЗМА приказали удовлетворить просьбы трудящихся. Технически машина была основана на разработках НАМИ, а компоновку и кузов подогнали под тогдашнюю икону европейских городских автомобилей 50-х — Fiat-600. Однако собирать на МЗМА этих блох было уже негде, а потому в 1960 их начали штамповать на [ЗАЗ](#) под маркой ЗАЗ-965. ИЧХ, цена горбатого составила 18 000 деревянных.

- [Москвич-408](#)

Весьма винрарный агрегат, по техническим характеристикам был на уровне тех лет, обеспечивая владельца довольно просторным по сравнению с одноклассными европейками салоном. Мог пробираться по основательно раздолбаным сельским дорогам, перетаскивая немалый для легковушки груз.

В 1964 году считался образцом дизайна в Европе, будучи в немалой степени авангардным для того времени! Чуть более, чем половина машин экспортировалась совковой фирмой Avtoexport во всякие загнивающие капстраны типа Франции или Англии (в том числе и с правым рулём). Сей Космич, как, впрочем, и Победа, был люто, бешено любим жителями Швеции и Финляндии, где зима долгая, а состояние дорог равнялось таковому в Совке.

Некоторая часть машин, продаваемых за бугром, отправлялась в Бельгию в виде машинокомплектов для сборки фирмой Scaldia (для буржуев западной Европы), и Болгарию (для коммунистических друзей Европы восточной). ВНЕЗАПНО, там на них ставили даже дизель Peugeot, ибо традиционно, да и запчасти есть. Особо надо отметить, что производимые в Этой Стране экспортные модели 408 и 408Э (с 4 фарами — именно на такой передвигался Шеф из «Бриллиантовой руки») были предметом лютого, бешеного вожделения любого автовладельца по эту сторону железного занавеса, ибо качество сборки экспортных машин не уступало стратегическим изделиям оборонки, и даже каждый винт, для защиты от коррозии, был обмазан специальным лаком. Для поставок за бугор машину пришлось переименовать в «Elite», поскольку фирма «Пежо» внезапно забрала себе числовые индексы с цифрой 0 посередине.



Чего только не придумают в [этой стране](#), лишь бы дорог не строить!

IN THE CAR WORLD

A RISING STAR

The Moskvich-408 is your best buy!


The MOSKVICH-408 five seater is a blend of perfect engineering and simple, elegant design. The modern lines of this compact 4-door sedan give it the long, low look of today.

The attractive body and trim beautiful colours, four headlights and flat roof are a delight to the eye.

And the MOSKVICH-408 is spacious inside. With good-looking, practical upholstery, comfortable seats that turn into beds, more luggage room, radio, heater, and other points, it has one more important feature—it hugs the road!

The MOSKVICH-408 is powered by a new, water-cooled, four-cylinder, four-stroke engine of 40.5 h.p., which squeezes more miles out of the fuel it consumes than other cars of this class.

Send Your Enquiries and Orders to:
VPO AVTOEXPORT, Moscow, G—200.
Telex: 135



Moskvitch-408 is your best buy!

Москвич-426/-433 — универсал и фургон на базе 408 модели.

Москвич-408 Турист — двухдверный купе-кабриолет со съёмной жёсткой крышей, построенный на базе 408-го аж в двух экземплярах, имел впрыск. Но, как обычно, партия сказала «**Не надо**» и производство не начали. А две построенные машины, к сожалению, сдали в металлолом в начале 80-х.



Модельный ряд
АЗЛК с 48 до 69
года



АЗЛК-408 Турист

Он же со
смонтированной
крышей

Он же,
уколхоженный,
ждёт порезки в
утиль. 80-е.

Кризис производства

Вообще, АЗЛК мог бы и дальше производить интересные машины и увеличивать выпуск. Но расположение такого большого завода в самом Нерезиновске создавало несколько сложных проблем:

- расширение производственных площадей (а почти некуда), потребность в новом цехе по производству двигателей, который был впоследствии построен, но так и не заработал (а это немалые деньги);
- проблема экологии для соседних жилых районов, ибо к концу 60-х — середине 70-х для любого среднего предприятия это была серьёзная зано́за, осложнявшая жизнь руководства;
- имела место также труднорешаемая задача привлечения новых рабочих рук, ибо коренной нерезиновец на конвейер становиться не желал, а число «**лимитчиков**» из провинции было уже близко к **критическому переполнению** того самого лимита;
- опять же, на зарплату одного нерезиновца можно было нанять пятерых замкадышей, которые, по причине отсутствия в родной деревне более интересной работы чем уборка навоза и копание картошки, с радостью пойдут вкалывать на конвейер по 14 часов в сутки и не потребуют для себя никаких санаториев, премий, льгот и прочего, к чему жители развитой и сытой Москвы уже давно привыкли.

Кроме того, несмотря на все попытки делать хорошую мину при плохой игре, завод значительно отставал по части технологий и оборудования. Чего стоит только тот факт, что кузовные детали вручную подгонялись друг к другу, что в 60-х годах считалось уже немислимым во всяких развитых Европах.

Такое количество препон и повлекло решение наладить новое производство в дальнем **Замкадье**. Военные и тогдашний премьер Косыгин предложили помочь, организовав в 1965 постройку нового завода в Ижевске, ИЧХ вскоре наладили и запустили там производство 408-го, а вскоре и новейшего 412-го Москвича.

Однако это не устраивало Минавтопромцев, которые мечтали бывать за бугром и иметь всякие **забугорные ништяки**, потому было принято решение об открытом конкурсе на постройку завода между FIAT, Renault и BMW^[ЩИТО?]. Победил FIAT, ибо, как говорят, был более **щедр**.

Купленная чуть более, чем полностью, машина с наспех переделанным двигателем^{[1][2]} и готовым сборочным конвейером (и всё за валюту!!!) была ещё доработана напильником до совковых **требований** надёжности и долговечности, и запущена в производство.

Поняв, что за бабло надо будет отчитываться, Минавтопром начал грамотную и настырную пиар-акцию нового агрегата, ИЧСХ добился своего. В совке, где 95% населения мечтали купить хоть что-нибудь забугорное или, на крайняк, из новинок отечественных производителей, «итальянская» машина стала предметом фапа и шлика всех нищобродов, стилияг, ТП и гламурных кисо. Налаженный процесс продолжается до сих пор, а рекламные плакаты тольяттинских агрегатов 60-70гг. входят в число символов Совка.

Принципиальное нововведение «ВАЗ»-а заключалось в том, что качество сборки автомобиля стало более важным, чем качество изготовления отдельных агрегатов. Первый год на «ТАЗ»-е осуществлялся контроль качества по итальянскому методу и с участием тамошних специалистов, потом повозка безнадежно устарела и превратилась в УГ. Соответственно, первые проблемы начались ровно с окончанием контрактных обязательств. В декабре 1973 года «ВАЗ» выпустил уже миллионный автомобиль (им стала «трёшка»), а 16 августа 1974-го был выпущен и двухмиллионный «Москвич».

Возможность обслуживания «ВАЗ»-ов на фиатовских СТО поначалу стала единственным аргументом в пользу роста объемов производства и экспорта. В свою очередь, страны с тяжелыми дорожными условиями и жестким климатом не слезали с «Москвичей».

В итоге партия и Минавтопром приказали руководству АЗЛК и Иж-а лососнуть тунца, забить на НИОКР, клепать постепенно превращающиеся в УГ модели, петь славу КПСС, Комсомолу и не вякать.

Москвич-412

Легендарный и самый известный пепелац из всей линейки. Долгое время Москвич-412 был самым скоростным и современным советским автомобилем.

Появление этой модели было запланированным шагом по дальнейшему развитию Москвича-408, который имел крайне серьезный недостаток в виде уже по всем статьям устаревшего двигателя, восходившего по конструкции к Opel Kadett 30-х годов. Стоит отметить, что на заводе прекрасно понимали проблему старого мотора и еще в конце 50-х начали работы по новому верхневальному двигателю, но тогда в Минавтопроме решили, что такие вещи Москвичу не нужны. Однако во второй половине 60-х древний мотор стал явной помехой для экспорта, потому в краткие сроки вопрос был решен и был рожден меметичный движок УЗАМ-412.

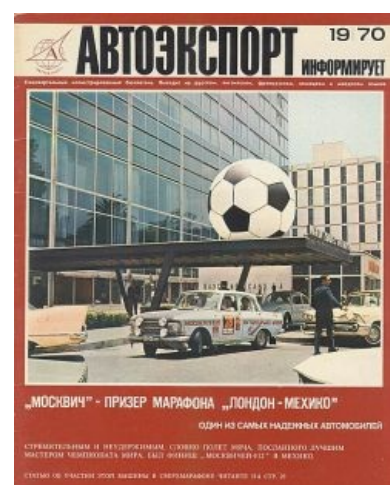
Появившись в 1967 Москвич-412 поначалу внешне практически ничем не отличался от предыдущей модели 408 — те же круглые фары, такие же вертикальные задние фонари и даже рычаг КПП на первых выпусках тоже был под рулевой колонкой. Внимательный глаз анонимуса мог заметить только более широкую выхлопную трубу и отсутствие масляного радиатора за декоративной решеткой. Машина сразу стала основной моделью и широко поставлялась на экспорт, что при наличии современного и перспективного 75-сильного двигателя (на экспорт поставлялся 82- сильный вариант мотора с объёмом 1584 см) было очевидным делом. При этом модель 408 продолжала производиться и модернизироваться параллельно вплоть до 1975 года по причине банальной нехватки двигателей.

В то же самое время кузов Москвича был унифицирован под оба мотора, что, по сути, делало 412-й Москвич более «заряженной» версией модели 408. Потому при желании в машину можно без каких-либо доработок устанавливать как двигатель МЗМА-408, так УЗАМ-412.

В конце 60х появились новые тенденции в автомобильной моде и стало ясно, что стильная внешность 408-го кузова заметно устарела и требовала освежения. Потому в конце 1969 года был проведен рестайлинг и появился так называемый кузов «ИЭ», где буква «И» обозначала соответствие европейским нормам безопасности, а «Э» — потенциальную возможность экспорта. При этом завод планировал внедрить обновления в 2 этапа — вначале кузов, затем салон.

Внешне кузов отличался новой светотехникой в виде прямоугольных фар производства ГДР, решеткой радиатора, горизонтальными задними фонарями с теми самыми треугольными «свечками» поворотников, вписанными в изящные плавнички. Внутренне же машина отличалась полной унификацией моторного отсека под оба двигателя и гидровакуумным усилителем тормозов в модели 412ИЭ, а также телескопической рулевой колонкой. Чуть позже появилась и полностью мягкая торпеда, все внутренние части салона стали закрыты мягкими накладками, впервые в совковом автопроме появились крепления для ремней безопасности — короче, по меркам начала 70-х 412-й был самым безопасным советским автомобилем.

То есть официально существовало две модели — старая и новая, по факту машина была одна, но с возможностью выбора движка (вспомним 402 и 407 так же по сути являясь одним и тем же автомобилем, имели разные движки). Даже потом на ВАЗах и Волгах официально (ибо ещё были версии для Гэбни)



Автоэкспорт гордится, что Москвич — один из лучших агрегатов для разгона слонов по Африке и кенгуру по Австралии.

Москвич-412(реклама ГДР)"Ретро-Бренд"
Расово немецкий пилот рекламирует Москвич действием. Не каждый паркетник осилит. **Так-то!**

такого не было^[3].

Установленный на 412-й мотор УЗАМ-412 был лютым вином: заправлялся 92-м (в те времена 93-м) бензином и развивал мощность 75 л.с. Некоторые **шибко умные граждане считают спизженным у BMW**. На самом деле мотор похож, опять же, внешне, а на деле является алюминиевым агрегатом с «мокрыми» гильзами (БМВшный — чугунный). Сегодня данный двигатель иногда даже становится донором запчастей, ибо гильзы цилиндров двигателя УЗАМ-412 после обточки можно запрессовать в двигатель Toyota 2С, так то! Ага, а еще в Москвичевский блок можно хуйнуть коленвал от Мерса с его же поршнями, либо поршни и шатуны от Тойотовского 2JZ, так то! Этот двигатель при взаимозаменяемости запчастей с иномарочными еще не одно поколение нынешних ведер передвижения переживет!

Помимо прочего, 412-й неиллюзорно доставлял советским и прочим любителям автоспорта, когда экипаж Рюютеля и Хольма выиграл на Москвиче ралли «Рейд Польский», в 67-м «Москвичи» заняли второе место в абсолюте и первое в классе на IV-ом Эфиопском горном ралли, и наконец, когда винрарно выступил в двух межконтинентальных ралли Лондон-Сидней в 68-м и Лондон-Мехико в 70-м. Кстати раллийные машины тот же «Автоэкспорт» под заказ продавал любому европейцу, в этой же стране такой роскоши не было. А ещё на том же Лондон-Мехико был выявлен один любопытный лулз: пять раллийных Москвичей вместо стандартных 75 лошадей выдавали 81, что было достигнуто не какими-либо способами форсировки, а всего лишь... более качественной сборкой.

Москвич-427/ -434 — универсал и фургон на базе 412 модели. Первый не менее неиллюзорно доставлял на том же Лондон-Мехико, когда технички на базе 427 со всем оборудованием и экипажем весили 3 (ТРИ!!) тонны. И это при собственном весе машины в 1,1 т и паспортной грузоподъёмности в 250 кг. Более того, водители ухитрились ехать на этих вундервафлях чуть ли не в темпе участников ралли. **Тазовские «двойка» и «четвёрка»** нервно курят в сторонке. (*спойлер*: Правда, специально для таких неебических нагрузок кузова 427-х были усилены, но **москвичефагам похуй**.)

Фургоны на базе модели 412 и 408, из-за активного использования в городах для развоза почты и таскания фастфуда, а так же из-за гофрированной боковой стенки, в народе получили прозвище «Пирожок» (как и каблуки Ижевского завода).

Новый кризис производства

Первая половина 1970-х, время неумолимо шло вперёд, о Второй Мировой начали забывать, мир двигался к светлому будущему и нанотехнологиям. Мировое автомобилестроение тоже не стояло на месте: лягушатники начали снимать с производства винрарный фантомас-мобиль Citroën DS, японцы окончательно потеснили американцев даже на их внутреннем рынке, европейцы начали массово производить автомобили нового поколения эконом-класса. На этом фоне Москвич, уже 412, выглядел по мировым меркам достаточно устаревшим.

На АЗЛК это понимали, а потому на полулегальном положении готовили проект нового поколения Москвичей. Даже получив удар под дых, сделанный Минавтопромом — тот отверг идею завода в Ижевске, зато качественно спелся с руководством ВАЗ-а с первого дня существования последнего и потакал ему во многих прихотях. В частности практически сразу было объявлено, что и АЗЛК, и Ижмаш могут не надеяться на серьезное расширение своего производства.

Поняв, что бороться с фаворитом бесполезно, главный конструктор АЗЛК Александр Федорович Андронов решил наладить в будущем производство машины, которая займёт на рынке промежуточную нишу между ВАЗ и Волгой. Именно в этом направлении и были начаты попытки глубокой модернизации 412-го, а позже и смены модельного ряда.

Настроение у всех было приподнятое, к 75-му предполагалась готовить новую модель к запуску в производство, а в 1972 на Ленфильме даже был выпущен фильм «**Гонщики**», повествующий о гоночной команде АЗЛК, в главных ролях снялись такие тогдашние звёзды, как Леонов, Янковский и Джигарханян.

К 1970 были созданы Москвичи серии 3-5 (седаны **3-5-2** и **3-5-4**, универсал **3-5-3**), название как бы намекало на годы запуска машины в серию (1973—1975). По сути серия представляла из себя 408-й с удлинённым на 200 мм корпусом. Изначальная ущербность идеи в виде банального «увеличения» Москвича-408 привела к предсказуемому концу — проект закрыли.

В 1972 был собран абсолютно новый автомобиль 3-5-5, выполненный в стиле автомобилей среднего класса от таких ведущих европейских фирм, как Fiat и BMW. В новом поколении автомобилей предполагалось изменить не только внешний вид, но и начинку — в проекте закладывалась установка двигателя ~100 л.с., механической и автоматической КПП, новая подвеска. В 1975 появилась улучшенная в плане интерьера и экстерьера версия 3-5-6.

Но ВНЕЗАПНО в 1975 году новым министром автомобильной промышленности СССР был назначен ни кто



Реклама такая реклама, кстати позирует звезда средней величины Джули Десмонд.

иной, как директор ТАЗ-а **Поляков**, поныне причисляемый на ТАЗ-е к лику святых и предаваемый анафеме на других заводах, и есть за что. Именно в эпоху Полякова-министра, ВАЗ отметил постоянным выигрыванием всех якобы открытых конкурсов (Нива, 2108) и нехилой активизацией поддержки любых начинаний (новая линия по сборке нескольких типов двигателей, неоднократная модернизация копейки, оплата разработки 2108 на Порше). В результате вся москвичёвская серия 3-5 была забракована и просрана. 3-5-6 стоит в московском Музее ретро-автомобилей на Рогожском валу, один из 3-5-5 стоит там же, другой — гниёт у **Красинца**.

Проблемой был и тот факт, что АЗЛК полностью зависел от смежных предприятий, поставлявших комплектующие к Москвичам — начиная от дверных ручек и заканчивая двигателями. Соответственно качество этих самых комплектующих напрямую влияло на качество готовой машины, а подчинение заводов-смежников другим ведомствам лишало возможности как-либо влиять на модернизацию их продукции. Именно поэтому находившийся при Минавиапроме Уфимский моторный завод до самого развала совка ложил болт на все предложения АЗЛК по модернизации двигателя УЗАМ-412, а Омский завод так и не выслал ни одной новой коробки передач для Москвича вплоть до 80х, несмотря на готовые разработки москвичей. Самому же заводу попросту не хватало мощностей для производства означенных агрегатов.

После фейла с «3-5» заводчане решили не опускать руки и запилить ещё одну машину, Москвич-С-1 «Меридиан». Внешне машина была годной (от 412-го «Москвича» ничего не осталось) и напоминала спорткар, хотя она должна была быть всего лишь семейным автомобилем. На «Меридиан» поставили новый 85-сильный движок и коробку КП-9 с более точным втыканием передач, чем у ТАЗов. Проект был закрыт из-за того, что заводу приказали копировать французскую повозку «Симка-1308» (будущий Москвич-2141) и из-за заднего привода, поскольку в конце 70-х уже начали запилить переднеприводные машины. Единственный экземпляр «Меридиана» стоит в вышеназванном музее на Рогожке, в 2011 году её поставили на ход.

Ко всем без исключения врагам и возможным конкурентам «своего завода» Поляков отметился нелюбовью и саботажем. Всем — от Запорожца до ЗИЛа был введен негласный полный запрет на серьезное развитие и разработки любого агрегата, который бы мог создать конкуренцию какой-нибудь модели ТАЗ-а.

На АЗЛК гениальный Поляков вообще сразу после прихода в министерский кабинет, в связи с уходом Андропова на пенсию, сменил все руководство на грузовых ЗИЛовцев, а уже готовый проект нового автомобиля приказал послать на йух и начать копировать западную телегу, позже с его же подачи АЗЛК было задержано строительство нового цеха двигателей. Что интересно начинал свою карьеру Поляков как ни странно именно на МЗМА, от чего многие до сих пор не понимают откуда у «папы ВАЗ-а» было столько ненависти к фактически «родному» нерезиновскому заводу.

Официально, эта эпоха ТАЗ-а продолжалась до ухода Полякова с поста министра в 1986, за эти 11 лет ВАЗ создал тот задел, проедаая который он пережил **дебилдинг**, лихие **девьяности**, двухтысячные и фактически только в кризис 2009 этот задел начал иссякать. Для остальных же автопроизводителей отсутствие возможности создать хоть какой-нибудь технологический задел (уже проработанные идеи модернизации, удешевления и перепрофилирования производимых машин) за эти годы вкупе с последующими событиями определили будущую судьбу большинства из них — принять ислам, как АЗЛК, или перепрофилироваться в отвёрточную сборку чужих автомобилей.



Таким он был до...

И даже пол был кафельным и чистым.



Москвич-2150

Полноприводный аппарат а-ля «Виллис»

После закрытия в Совке темы полноприводных легковушек (ГАЗ-М72-Победа и Москвич-410) возникла проблема обеспечения колхозников машинами, способными передвигаться по осеннему чернозёму и вечно раздолбаным лесовозами сибирским проселкам. Официально проблема решалась увеличением производства ГАЗ-69 на заводе УАЗ. Однако для сохранения на московском заводе линии полноприводных автомобилей началась разработка нового проекта малолитражного автомобиля повышенной проходимости, полностью внешне повторяющего Willys Jeep MB, его потомка Jeep CJ и названного Москвич-415, позже модернизированного до 416-го, получившего оригинальный обвес и жёсткую крышу. Однако пока проект дорабатывали напильником, на заводе выпилили линию 410-го и заменили её 407-мым Москвичом. В итоге появилось предложение построить отдельный завод, однако пока искали где строить, НАМИ разработал более простой аналог этого же класса — будущий ЗАЗ-ЛуАЗ-969, а на УАЗ занялись широкомасштабной разработкой нового джипа — будущего УАЗ-469, плюс параллельно возникла идея освоить бабло на покупке ВАЗ-а, в такой обстановке на отечественную копию Jeep CJ просто положили болт, как на УГ.

Новый всплеск активности возник через десять лет. В это время заканчивался запуск производства на ВАЗ-е, а потому его директор Поляков, желая дорваться до распила военного бюджета, начал активные работы по направлению небольшого легкового плавающего автомобиля, получившего название ОКР «Река». Чуть позже в план на развитие автомобилестроения в 1970-е годы НАМИ заложил проект внедорожника на базе серийного легкового автомобиля, предполагая сделать таковым свое детище — ЛуАЗ. Однако ситуацию взяли в свои руки личности из Тольятти, смекнувшие, что на базе уже полуготовой плавающей военной машины, можно сделать неплавающую версию для гражданки — дело то всего на два свистка и три притопа. Военные предложение поддержали, но потребовали после разработки передать машину на ижевский завод, что для тольяттинцев было сильным оскорблением. Поэтому для видимости честной социалистической конкуренции, заручились помощью Косыгина, показав ему няшную машинку, прозванную **Крокодил Гена**, старик был впечатлён и объявил «правильный» конкурс между АЗЛК, ВАЗ и Иж, по которому кто выиграет — тот и будет производить.

АЗЛК не стали сильно мудрствовать и просто доработали 416-й, назвав его 2150, позже это и стало основным аргументом в поражении. Ижмаш, из-за своей ещё слабой опытной производственной базы, так же выставил только один опытный образец — Иж-14. Более верткий ВАЗ, умело пользуясь своей мощной производственной базой, наоборот в противовес конкурентам, умудрился за время конкурса склепать аж 6 опытных серий, учитывая в каждой выявленные недостатки своей машины и внося хорошие идеи москвичей и ижевцев.

В итоге, как и ожидалось, конкурс выиграла Нива, а Поляков, к тому времени ставший министром автопромышленности, дабы повысить конкурентоспособность новой машины, наложил на всех производителей запрет на серьезные разработки по теме полноприводных легковушек и джипов. Правда военные, которым Поляков был, **как и все другие гражданские**, хотели наладить производство 2150, но передумали в пользу плавающих ЛуАЗ-967 и ЛуАЗ-972, кстати из-за появления этих ЛуАЗов вояки выкинули на мороз и проект плавающей ВАЗ-овской «Нивы-Река».

Как следствие, даже сегодня некоторые Анонимусы утверждают, что 2150 был бы лучшим джипом всех времен и народов, но это сильно неоднозначно, ибо машина не производилась, а потому об её качествах практически ничего не известно.

В данный момент сохранилось 3-4 джипа моделей 2150 и 415/416, а останки самого раннего «виллисоподобного» 415 невозбранно гниют в одной тульской деревне у **одного автолюбителя**.

Москвич-2140

«Сороковой», «Чарлик» — новое воплощение легендарного **пепелаца**, но появившееся поздно и некстати. В принципе, является очередным рестайлингом. Выпускался только в **Москве** на АЗЛК и собирался в той же Болгарии и Бельгии, однако постепенно некоторая часть фиш (дисковые передние тормоза, замок крышки багажника, рассчитанная на антифриз система охлаждения) была установлена и на ижевский 412-й.

Началось все с нарушения главным конструктором Александром



Москвич-416 — советский ответ Jeep CJ и Land Rover.



2150 — вялый ответ блатному ВАЗ-у.



Зато нормальная задняя дверь и модная запаска сбоку, не то что у вашей первой Нивы

Фёдоровичем Андроновым перед самым уходом на пенсию указания не делать серьезных НИОКР и не вкаты, поддержанное работниками завода, но воспринятое в Минавтопроме, как факт неповиновения. Однако требования дать развиваться заводу были где-то услышаны и поступил приказ начать работы по модернизации 412 модели, так как продажи за бугром начали резко падать. Довольно интересно, что основная часть модернизации произошла характерно быстро (порядка 2 лет) и с некоторой либеральностью, объясняемой т. н. застоём и развитым социализмом, сопровождавшимся повсеместным улучшением бытовой жизни населения. Фактически все свелось к некоторому внешнему модингу с элементами рестайлинга и замене салона.



Она просто не сядет в твой BMW.

Техническая часть модернизации включала в себя приведение автомобиля к новым европейским требованиям по безопасности и некоторые несущественные технические изменения, среди которых главной фичей, были всего лишь передние четырехпоршневые дисковые тормоза с лицензионным вакуумным усилителем фирмы Girling. Предполагалось заменить заднюю рессорную подвеску пружинной, но не хватило финансирования и возможностей.



Концепция сельского Москвича в вакууме. Мечта любого колхозника 70-х.

Является первым отечественным автомобилем, оснащенным зачатком современных *СНРБ*^[4] и «аварийкой».

Как и в случае с 408 и 412 предполагалось два семейства — 1360 и 1500, внешне никак не различавшихся, но с разными движками (старый МЗМА-408 в 1,36 литра и более новый УЗАМ-412 в 1,5 литра) и соответственно коробками передач со сцеплениями. В результате на некоторое время продолжилась лафа с выбором из двух типов двигателей, позже к списку добавился еще один двигатель — дефорсированный для сельской версии УЗАМ-412ДЭ мощностью 68 (вместо 75) лошадей, приспособленного под более распространенный во всяких Дальних Ебнях 76-й бензин (вместо 92) и масло, спизженные из вверенного на работе ЗИЛа.

Однако официально 1360 представляли из себя ещё раз модернизированные 408 (седан **Москвич-2138**), 426 (универсал **Москвич-2136** — в серию не пошел) и 433 (фургон **Москвич-2733**), а 1500 семейство — 412 (седан **Москвич-2140'**), 427 (универсал **Москвич-2137**) и 434 (фургон **Москвич-2734**).

Такая чехарда с названиями объясняется просто — в 70х в Совке было решено, что обозначение моделей автомобилей должно быть унифицировано для всех заводов и нести в себе некий **тайный смысл**. Потому все двух- и трехзначные индексы превратились в четырехзначные.

Внешние изменения были более явными: полностью новая внешность передней и задней частей машины в стилистике опытных 3-5-5 при сохранении старой светотехники (те же фары производства ГДР, те же 2-секционные подфарники с поворотниками и даже те же самые задние фонари, развернутые в другую сторону и получившие секцию поворотников вместо секции заднего хода), замена хромированной решетки радиатора на пластиковую с хромированным кантом (кстати такое же изменение произошло с ГАЗ-24 при перепиле в 24-10), появление в заднем крыле седана вентиляционного отверстия с пластиковыми нащёлками, утепленные дверные ручки, другие бампера, щёточные очистители фар и т. д.

Внутри салона изменилось почти всё: появились подголовники передних сидений, сменилась торпеда и панель приборов, даже немного изменился задний диван (конструкторы постарались прикрыть выступающие в салон колёсные арки, правда, только на седанах — задний диван 2137 не изменился).

Москвич-2137 — «Сарай». Мечта истового **колхозника**. И без того ядрёная рессорная конструкция задней подвески была усилена. Плюс измененное (пониженное) передаточное число редуктора моста — так называемый «грузовой мост». Что обеспечивает невьебенную тяговитость, правда в ущерб максимальной скорости.

Москвич-2140Д — сельский седан. Мечта интеллигентного колхозника или сельского небыдла, первоначально, оснащавшаяся дефорсированным УЗАМ-412ДЭ. В 1979 авто получило более простые передние барабанные тормоза (при желании могли быть установлены дисковые), усиленные рессоры и пружины, защиту картера и стало именоваться **Москвич-21406** (Авотхуй! 2140Д и 21406 — два разных «Москвича», выпускавшихся параллельно. 2140Д был с движком 69 л.с. под А-76, а на 21406 был и дефорсаж, и барабанные тормоза, и дополнительная проушина для буксировки).

В 1981-82 году произошла модернизация производства: с производства было выпилено устаревшее 1360 семейство (официально — потомки 408 семейства — то есть просто перестали устанавливать двигатель МЗМА-408), из модельного ряда исчезли фургоны, началось производство и открытая продажа улучшенной версии 2140—117 (SL). Так же ещё раз изменили внешний вид: на передних дверях исчезли форточки, была изменена конструкция бамперов, упрощена отделка кузова — удалены хромированные молдинги (на самом деле молдинги порогов перестали ставить ещё в 1978), а также хромированная оторочка решетки радиатора, ветрового и заднего стёкол, колпаки с колёс, красивые шильды (исчезла

хромованная пластина под правым задним фонарём с надписью «1500» для 2140 и «1360» для 2138 так как мотор остался всего один, надпись Moskvich с чернением на крышке багажника была заменена на аналог написанный кириллицей без чернения, а шильдики на передних крыльях исчезли вовсе), также перестали окрашивать пространство вокруг задних фонарей в чёрный цвет.

Особых изменений в модель больше не вносилось. Впоследствии в 1985 эпичные сельские семейные универсалы сняли с производства из-за выхода на рынок замены — 2141.

Седан 2140, до снятия с производства, выпускали в трех модификациях: «Стандарт», «Улучшенная» 2140—117 (или 2140SL) и «Сельская». 2140SL стал советским ответом капиталистическому Чемберлену, предназначалась для экспорта в дружественные страны. По сути, SL был все тем же Чарликом, но с добавлением ряда свистелок и перделок: югославской «низкой» приборной панели (таки да, зубилофаг, низкие панели были не только в 2108), югославскими же молдингами на дверях, велюровым салоном и широкими пластиковыми бамперами. Изменили внешний вид задних фонарей и местоположение передних указателей поворота. Для советского покупателя мог бы стать вином, если бы не цена.

Разработка «Люкса» — отдельная сага, ибо основной модернизируемый элемент — салон новой версии, кем-то сверху (то ли чтобы доказать ущербность конструкторов АЗЛК, то ли чтобы отпилить) был отдан в... Пиндостан и стоило это удовольствие аж 80 тыс. зеленых американских рублей. Однако, то ли из-за бушевавшего в США кризиса, то ли от желания янки поднасрать проклятому Совку, сделанный пиндосами салон оказался полностью уцербен. В итоге салон был позже чуть больше, чем полностью перепилен на АЗЛК с привлечением югославов.

За свистоперделки просили на 1700 рублей больше, что при изначально **большей стоимости** по сравнению с Жигулями доставляло лютый баттхёрт нищebroдам (как, это же Москвич, блджд! Да и еще на 92-м ездит!)^[5].

Олдфаги рассказывали, что 2140 SL был единственной машиной в СССР, которая даже в страшный дефицит продавалась без всякой очереди и записи.

Ветераны и прочие пенсионеры их тоже не брали: Запорожцы были бесплатными, а за Москвич (тем более SL) надо было доплачивать, почти как за Жигули.

AZLK 2140 SL 1600 RALLYE — винрарная раллийная модификация, сварганеная в 1983 году. Сей пепелац снабжался форсированным 1.6 литровым мотором о 130—145 л.с., 2 амортизаторами на каждое колесо, «кулачковой» коробкой передач и выдающейся способностью ехать быстро там, где у остальных машин начинался экстерминатус ходовой части. Особо агрегат отличился с 1984 по 1987 годы на югославском ралли «Сатурнус», стабильно занимая места в первой десятке, и изрядно доставил в финском ралли «1000 озер» 1985 года, умудрившись объехать все 5 хваленых Лада-2105 ВФТС, попутно заняв 26 место в абсолюте и 1 место в классе до 1.6 литра. Также немало баттхертов было доставлено ТАЗам в 1987 году, когда на горном ралли в Крыму, Москвич умудрялся вывозить ВФТСы на 20 секунд со спецпачка. Такие дела.

Будучи кошерно отрегулированным, 2140 заставлял срать кирпичами чотких потсанов на классике и зубилах. Одно анонимуса даже отпустил гаишник, который не мог поверить, что Чарлик таки может ехать по трассе со скоростью в 147 км/ч. Другой анонимус является владельцем сего авто и может смело заявить — «Чарлик» — один из эпик винов завода, не уступавший тому же ТАЗу тех же годов, но всё таки по мировым меркам уже устаревший по требованиям к конструкции и внешнему виду. Справедливости ради, стоит отметить, что 2140 сильно не хватало пятой передачи (лечится установкой жигулёвской пятиступенчатой коробки через переходную плиту, а некоторые даже ставили коробку от BMW E30) и возможности нормальной посадки на заднее пассажирское сидение для чересчур полных людей, ибо дурацкие «окурока» несколько мешали сесть.

Москвич-2141

Если бы не кузов из уже сгнивших яблок — был бы настоящий **эпик вин** в истории автопрома СССР. Фактически — лучший советский семейный автомобиль, рассчитанный в основном на семейных людей с достатком чуть выше среднего, которых не удовлетворял тесный ВАЗ (машина для водителя и одного-двух пассажиров), а Волга была уже или ещё слишком вызывающей и дорогой для их социального положения. Последнее объяснялось просто — большинство Волг не поступало в продажу, а потому кроме нехилой официальной цены аж в 16 000 деревянных (что в 2 с лишним раза больше, чем Жигули), страждущих поджидала ещё и анальная пытка в виде постоянной нехилой очереди и нередко обязательным нескромным магарычом какому-нибудь начальнику, всего лишь за возможность получить свою машину в соответствии с той самой очередью. Всё это делало 2141 привлекательным для небыдла и вызывало неимоверное жжение пониже спины у жлобов и быдла.



Якобы исходный образец для копирования 2141 — Simca 1308 GT 1976 года

История создания сабжа, правда, достаточно скорбная. Машина получилась «хорошо скроена, да плохо сшита». Чиновники Минавтопрома,

всегда фалали и заботились только о PROFITe, причем зарубежный рынок считался источником валюты, а потому пользовался большим вниманием и чаще анализировался, чем внутренний, ибо считалось, что совковое быдло купит всё, что дашь, ибо выбирать ему не из чего. Факт есть факт, но больше 50% Москвичей АЗЛК (в среднем 55%) уходили на экспорт, именно поэтому резкий спад у европейцев интереса к 412-му и прохладное отношение к появлению 2140, заставили всё таки чинуш решиться на разрешение разработки нового поколения Москвича.

Однако к вопросу подошли **по старинке** — все разработки, проведенные ранее на АЗЛК были посланы на йух. Типа, "слишком амбициозно" (Москвич-С1), "задний привод - уже не труЪ" (Москвич-С3) и прочая **травля** ботанов всякими председателями из ПТУ. Вместо этого решили пойти проверенным (и до сих проверяемым в Китае) путём — просто скопировать то, что сейчас ТАМ (за бугром) популярно. **КО** быстро подсказал чинушам, что если есть номинация «Автомобиль года», то следовательно, он и есть самый популярный. По воле фортуны данный приз в том далеком 1976 году получил **w:Simca-Chrysler 1307** — очень посредственный авто, сделанный по тогдашней «нефтянокризисной» моде (как и многое у Chrysler — вечного продавца сошедших со сцены эпик винов других марок). Однако Капитан Истина, сердито покачивая головой, спешит внести маленькое, но существенное уточнение: говоря об истинных корнях переднеприводного Москвича, принято покачивать головой, разглядывая прототип — Simca 1307/1308 — и все-то, мол, не похож наш Москвич-2141 на эту французскую машину. Конечно не похож — дизайн позаимствовали не у оригинальной машины 1975 года, а у версии начала 1980-х — после того, как владения Chrysler'a в Европе отошли к Peugeot французы озаботились ребрендингом и рестайлингом. Получилась Talbot-Simca 1510 для Европы и Talbot Alpine для Великобритании. Ну и Москвич-2141 для СССР. Короче: 41-й — это Talbot Alpine. Тальбо, Карл!

Какой-то мудака (а если быть точным всё тот же ВАЗ-овский Поляков) дал отмашку и данный агрегат был сразу куплен в нескольких экземплярах, привезен на АЗЛК и отдан конструкторам с указанием полностью скопировать данный автомобиль. В ходе копирования был даже создан полномасштабный пластилиновый макет оригинала для проработки предстоящих изменений внешнего вида. Первая копия была собрана вручную за три месяца. Однако в ходе копирования к оригиналу стали возникать претензии и выявляться недостатки, но умные чиновники не долго раздумывая приказали их все просто выпилить, дабы доказать торжество **отечественного автопрома**. Именно последний приказ и породил в конструкторском отделе завода постоянный процесс самовыбывания мозга у всех сотрудников.

В результате дизайн кузова почти до самого последнего момента для удовлетворения ЧСВ кураторов проекта из министерства оставался с явными признаками исходника, однако на последнем этапе машина несколько потолстела и округлилась из-за желания снизить лобовое аэродинамическое сопротивление, и дабы просто утешить ЧСВ команды АЗЛК, все ещё мечтавшей занять среднюю нишу между **заклятым врагом** и **пределом мечтаний**.

С техническим оснащением новой модели так же были серьёзные проблемы, почти все они были решены путем применения как собственных (кузов, обеспечивающий достаточную пассивную безопасность даже в 2001 году на краш-тесте, проведенном по европейским правилам EuroNCAP), так и иностранных разработок (особенно в части подвески, взятой с Audi), причем на момент выхода в свет автомобиль обладал почти полным набором топовых решений, еще даже не перешедших с автомобилями бизнес-класса на средний класс.

Однако основная проблема — требование, что моторы **должны были быть своими**, причем для начала 80-х и тем более Совка их показатели были просто волшебными:

- 1,8 литров, инжектор (!), 16 клапанов (!!!), 125 л.с.;
- 1,8 литров, инжектор (!), 8 клапанов, 105 л.с.;
- а также дизель 1,8 с турбиной, выдававший 85 л.с.

Нет, ну правда. Для 80-х это действительно были показатели, ибо американцы придумали у себя «предел мощности на рабочий объём», ДжиЭм просто стала делать низкую степень сжатия в цилиндрах при почти



А вот подлинный образец — Talbot Alpine 1980 года



А ведь 2141 мог быть таким...



Предпоследняя опытная версия 2141



Серийный 2141 — мечта серьезного семейного человека



Экспортный 2141 в окружении сисек — вазилинисты во главе с самим АвтоВАЗ-сан негодуэ.

тех же расходах, и наш АЗЛК с лёгкостью мог отодрать на любом светофоре даже «машину времени DeLorean™ ® © DMC 12».

Для производства этих движков должны были построить новый моторный цех, однако по какому-то злому стечению обстоятельств цех обещали, но не строили (злые языки до сих пор приписывают это проискам конкурентов с ТАЗа, заручившихся поддержкой Полякова и жлобов из Минавтопрома). Отсутствие требуемых движков отодвигало начало запуска в серию, а потому решили временно ставить движки от [шахи](#) и того же 412-го. Моторный цех же так никогда и не был построен. Алсо в это же время были реализованы такие проекты как запуск производства линии новых движков на ВАЗе и цех двигателей на КамАЗе, позже эпически сгоревший, [что характерно](#), некоторые из этих проектов появились намного позже проекта АЗЛК, но реализованы были.

Предполагалось, что после запуска производства 2141 должна начаться подготовка к производству на его базе полного семейства, включающего в себя седан «**Москвич-2142**», пикап «**Москвич-2335**» и минивэн «**Москвич-2901**». Так же в планах стояла доработка и запуск в серию аналогичной линейки полноприводных автомобилей.

Главные плюсы:

- легкий для нормального человека руль, что при отсутствии гидроусилителя и таких габаритах машины — редкость по сравнению с остальными совкомашинами близкого класса ([Баржа](#)), данный аспект постоянно заставляет срать кирпичами [вазилиниетёв](#) вазистов часто никогда данное утверждение на практике не проверявших, но постоянно срущих по поводу конструкции опорных подшипников (штатных; не совсем даже и подшипников вовсе) и чего-нибудь ещё;
- устойчивое поведение на трассе, только если шины не МИ-180, а у Цоя похоже они и были. Эти дороги не держат вообще и винтом после пол-сезона идут. Блатным в 80-е вместо 14-дюймовых Ми-180 165/80 ставили ярославскую резину 175/70R14.
- достойная для середины 80-х пассивная безопасность — АЗЛК-куны утверждают, что в случае лобового удара на средней скорости двигатель уходил под машину, гася таким образом большую часть удара, позволяя выпустить пассажиров живыми с гораздо большей вероятностью, чем на классике и восьмёрке. Несогласным рекомендуется ознакомиться с [тестом Авторевю](#). В ходе эксперимента Святогор, собранный уже на почти мёртвом заводе на коленке, получил всего 4 балла из 16 возможных, но это явный эпик вин на фоне других отечественных поделок: 0 у Классики, 3,7 у Девятки и 4 у более поздней Десятки;
- незасирающееся заднее стекло — результат выводов, сделанных после продувки макетов 2141 в аэродинамических трубах МГУ и ЦАГИ;
- достаточно просторный и сравнительно удобный салон с широкой задней полкой для хранения фуражки от гайцов;
- лучшая среди совкомашин печка — зимой при средних морозах у задних пассажиров даже ноги не мерзли;
- и основной Плюс — охуительная ремонтпригодность — например, замена стартера на Вазовских, УЗАМовских и реновских движках — полчаса с перекурами.

Полуминус один — длинная рулевая рейка в 4,5 оборота, длиннее только на Барже (4,7 оборота), с одной стороны получается плавность поворота за счет конструкции, а не мастерства водителя, с другой стороны, это не позволяет делать достаточно резких маневров, что вызывает лютый батхерт у школоты и других любителей чего-то типа спортивного вождения, негодующих, что стабильно удерживать машину в циклическом заносе (спортивное упражнение на льду, ага) нужно обладать очень высокой скоростью вращения руля. Школа высшего водительского мастерства Цыганкова требует норматив в 28 секунд на 10 циклов поворота колес туда-обратно для автомобиля с тремя оборотами руля между крайними положениями колес. У водитель-куна на тренировке с его 25-ю секундами дымились руки, но скорости немного не хватало.

Помимо USSR, сабж поставлялся ещё за границу под именем Aleko — производное от словосочетания «Автомобильный завод имени ЛЕнинского КОмсомола». Для экспорта машины оснащались иностранными двигателями на фирме Rosh, известной своими рестайлинговыми версиями советских автомобилей. В том числе «Aleko diesel» — версия 2141 с 1,8-литровым атмосферником от «Эскорта», но стоивший 17 500 рейхсмарк (что дешевле даже микроскопического [FIAT Uno!](#)).

Алсо, существовал [экспериментальный 2141 с роторным двигателем](#), сделанный по заказу КГБ, факт езды на нем описывался в журнале Клаксон в начале 90х, там на нем они уделали BMW 525i, хозяин которой немало охуел от произошедшего. Пруфа на исходник к сожалению нету... но остались [некоторые упоминания](#).

Перестройка, просирание всех полимеров и впадение в кому

После запуска в серию 2141 все заговорили о светлом будущем АЗЛК. Все готовились к расширению производства и постановке на конвейер всего семейства автомобилей, в том числе и с полноприводной трансмиссией. Довольно примечательно, что сразу после появления 2141 в продаже умельцы начали делать лифт подвески, что до этого было довольно редким явлением на совковых машинах, таким образом нехило повышалась проходимость, особенно на поздних версиях с более сильными западными движками. Данное дополнение даже всерьез выдвигалось в журнале «За рулем» для внедрения в производство, как

временная замена до появления полноприводной сельской версии.

В 1986 ВАЗ-овский Поляков съехал с поста министра автопрома и все вздохнули с облегчением. Однако это было только начало. А дело Полякова продолжили выращенное им за 10 лет новое поколение автопромских елѣуножких жѣнѣлизѣв чинуш, состоящее из московских мажоров и тольяттинских шестѣрок.

8 апреля 1986 года стал «знаменательным» — **Горби** приехал в Тольятти, здесь он совершил два примечательных дела, которые у автомобильных любителей конспирологии вызывают немалое бурление. Сначала Меченый Мишка по своей привычке объявил, что ТАЗ — лучший завод Совка, но после его осмотра было сделано новое заявление о создании на ТАЗ-е никому неведомой хуйни — инжинирингового предприятия, которое должно было развивать весь легковой совковый автопром, НАМИ, другие схожие институты и все КБ при заводах напряглись. Позже эта хуйта стала Научно-Техническим Центром (НТЦ) ВАЗ-а, ИЧСХ развивал он только ВАЗ и никого другого. Более важной новостью, и как намного позже стало ясно невьѣбенно херовой, стало первое внятное высерание из уст Горби слова «**ПЕРЕСТРОЙКА**».

Для промышленности это слово означало — серьёзное затягивание поясов. Партократы с присущей им суровостью и тупостью стали требовать от всех тотальной экономии «на спичках». Для автопрома новые полурыночные правила игры были сильнее удара между ног, ибо благодаря прозорливому Полякову, на всех поголовно автозаводах от ЗАЗ до МАЗ в тот момент готовились или уже начали смену модельного ряда, ибо в светлые времена т. н. застоя руководители этих заводов только постоянно дрались с чинушами за возможность начать модернизацию своего производства.

Единственными, кто был во всеоружии, оказались ВАЗ и КамАЗ. Что характерно господдержка этих двух флюордросов, не смотря на всеобщую экономию, продолжалась в полном объѣме.

На этом фоне ни для кого не стало неожиданностью, что одним из первых на самокупаемость почему-то переводят не ТАЗ, а АЗЛК. В тот момент заводу позарез нужен был собственный моторостроительный цех и новое оборудование. Для решения этих проблем руководству завода приказали показать всем пример правильного поведения и взять у банка ВТБ никому тогда непонятого зверя **Кредита**. Кредит взяли, начали строить новый цех, заказали оборудование, однако в стране началась нехилая инфляция, а потому вскоре сделать на полученные деньги стало практически ничто нельзя, а банк скромно начал индексировать объѣм долга. Как и положено по теории — взяли новый кредит, потом другой...

Денег не хватало, многие чужие комплектующие и материалы стали херовыми — вначале виноваты были поставляющие заводы-смежники, позже такими их начали закупать специально для экономии. От этого у 2141 в 1988—1989 в дополнение к старым детским болезням появилась куча новых минусов, основной из которых — говенное железо, начинавшее иногда цвести уже через год-два после схода с конвейера, а года через четыре кое-где прогнивавшее насквозь. Качество комплектующих тоже дало о себе знать — некачественная отделка салона, убогая торпеда-погремушка, всё тот же хилый мотор.

В 1990 был предложен целый ряд новых машин: минивэн **2139 «Арбат»**; передне- и полноприводный седан **2143 «Яуза»** и проект кѣемѣлета автомобиля будущего — купе **2144 «Истра»**, оснащенного прибором ночного видения, приборной панелью, индицируемой на лобовое стекло и другими фидами, которые в Рашке (да и не только!) до сих пор даже на военные машины не ставятся.

Особой проблемой стало съѣбывание с завода всех мало-мальски ценных сотрудников, ибо зарплата начала платиться херово, а в стране, особенно в крупных центральных городах, наступал полный абзац. Именно в этот момент главная гордость работников завода во времена Совка — расположение производства в самом Нерезиновске, сыграло злую шутку. Если во всяких Тольятти, Ижевсках, Нижних Новгородах и других Ебенях Неизвестных найти новую работу нормальному человеку, нежелающему идти в бандиты, менты или челноки, было сложно, то в т. н. центральных городах, становившихся центром жизни, сделать это было возможно, чем многие и старались воспользоваться.

К началу **девяностых** изменения затронули и руководство, понявшего, что воровать можно много, если не сказать неограниченно...

В 1994 с поста генерального директора в прямом смысле сбросили вора средней руки Бородина, на его место пришел **хитрый армянин Асатрян**, взявшийся за дело с новой силой. Теперь каждый рубль завода, как входящий, так и исходящий облагался неофициальным налогом, налагаемым фирмами, контролировавшими все области деятельности предприятия и принадлежавших армянским землякам нового генерального.

В 1995 немцы отказались от дальнейшего сотрудничества и экспорта 2141, закончив историю Москвича, как европейской фирмы, отправлявшей в 60-70-е за границу больше половины машин.



Та самая "Истра" с ПНВ, блекджеком и шлюхами

Та самая "Истра" с ПНВ, блекджеком и шлюхами



Ещё "Истра".
Папаблэцна

В 1996 в первый раз в истории завода был остановлен конвейер, ибо машины из-за голимого качества перестали продаваться. Несколько подождав завод продолжил работать и даже произвел модернизацию 2141 и создал на его базе несколько новых опытных образцов. Параллельно предлагались туевы кучи дельных и не очень проектов или просто советов от гигантов мысли различного пошиба. Даже существовало предложение объединиться с ИжАвто и наладить на Нерезиновском заводе производство Оды, которую планировалось продавать дешевле ВАЗ-овской классики.

Постепенно с завода стало исчезать, а потом и открыто вывозиться любое имеющее цену оборудование для производства комплектующих. Схема получения PROFIT-а была проста — с завода исчезал какой-нибудь отдел или даже цех, а спустя время в ближнем Замкадье возникала фирма какого-нибудь армянина, предлагающая своим клиентам купить точь-в-точь те же детали, которые производил исчезнувший цех, ибо оборудование осело в этой фирме. Кстати иногда утверждают, что кредиты, выдававшиеся заводу под гарантии правительства Нерезиновска, сделали немало добра и для восхождения [старушки Батуриной](#) на вершину рейтинга Forbes.

В 1998 году эпичный банк ВТБ под предлогом «дефолта» еще раз проиндексировал долги завода. Производство встало, а основные заказчики Москвичей — городские службы и [менты](#) Дефолт-сити, стали отказываться от все более скатывающихся в УГ тарантасов. В качестве последнего шанса заводу власти Нерезиновска вложились вместе с Renault в создание СП «Автофрамос» и предложили создать патриотичную машину для чиновников и служб города. На работы по проекту отделили бабло, но, увидев результат, забили окончательно на идею возрождения предприятия.

К [двухтысячным](#) завод перешел в стадию FUBAR, хитрый армянин окончательно раздал всё что можно было раздать своим землякам, которые стали сдавать помещения под офисы, склады, дискотеки, съёмки фильмов, сборка машин уже производилась вручную по углам завода несколькими мелкими шарагами под руководством все тех же земляков генерального, нанимавших рабочими таких же земляков, джамшутов из Средней Азии, русских алконавтов и тех немногих, кто так и не ушел с завода. Параллельно производилась зачистка территории от всего что можно продать, затем цветного, а потом уже и черного металлолома.

Отдельные анонимусы зарабатывали на более экзотических фичах, как например выделенные для завода радиочастоты, бесплатно закрепленные за ним ещё при Совке, но в последние годы жизни не использовавшиеся, а потому выкупавшиеся в аренду разными фирмами для своих нужд, принося нехилый PROFIT.



Цех, в глубине которого кипит работа по срезанию всего, что можно срезать.

Конвейер к моменту банкротства.



Смерть в полёте.

Москвич-2141 на этапе умирания

[Эпик фэйл](#) автопрома [Этой Страны](#). Народным, уже забытым, названием стало производное от экспортного наименования Aleko — «Калека». Из неплохой, в общем, задумки, настолько уёбищное исполнение не делал ещё никто. Машина конвейерно собиралась официально до 1997, уступив

новой версии, а по факту — уступив место самой себе, до 2001.

Единственное важное изменение, которое дал [дебилдинг](#) АЗЛК — возможность установки нормальных забугорных двигателей, однако качество сборки падало, многие комплектующие становились все голинее, а нормальные рабочие сбегали с завода на другой глобус.

Именно такими было произведено подавляющее число машин под маркой 2141, а потому они полностью затмили первые винрарные серии, хозяева которых не могли высказать особых претензий к качеству, чего нельзя сказать о пользователях поздних версий, у которых все [отзывы имеют примерно одинаковую суть](#) — машина хорошей концепции и с большим потенциалом, но Анонимусу-нищоброду абсолютно невыгодная своим непревзойденным качеством, требующим нехилого для своей цены вливания бабла.

Потому сабж продавался всё более туго даже в Этой Стране (что называется «в Тулу со своим самоваром»), а главными клиентами постепенно стали челноки и различные госслужбы от МВД до коммунальщиков, для которых было важно не качество, а грузоподъёмность, вместимость и то, что это ездит. Алсо, для последних это было ещё и лишним поводом заявить о своем квасном поцприотизме.

Ко всему не во всех автосервисах берутся что-то делать с 2141. Причем связано это не с тем, что машина неремонтопригодна, а с тем, что делать её не умеют, ибо большинство нынешних сервисменов учились ремонтировать не в ПТУ, а ковыряясь со своими Жигулями. Купить же нормальную книгу по ремонту и обслуживанию машины считается западлом.

Москвич-2335 «Пикап» — говновоз, хорошо удовлетворявший мечту челноков о машине на которую можно навалить столько, что она еле сдвинется с места. Первоначально выглядел довольно убого из-за несогласующегося с кабиной кузова, позже вместе с обвесом и светотехникой от «Святогора» получил и нормальный кузов. Часто закупался коммунальными службами Дефолт-сити и всяких Задрюпинсков ближнего Замкадьа, как машина для двух работяг, в кузов которой можно сбросить оборудование и поехать на устранение прорыва говн из трубы, прямо как в фильмах про Пиндостан.

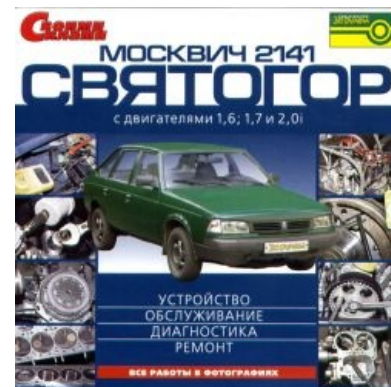
Москвич-2141-02/22/45 «Святогор» — почти то же, что и 2141, но уже [объявленный](#) самим заводом как автомобиль среднего класса. На момент рестайлинга имел самую широкую гамму двигателей среди всех российских машин:

- ВАЗ-2106 (1.6 л карб.),
- ВАЗ-2130 (1.8 л карб.),
- УЗАМ-331.10 (1,5 л карб., адаптирован под низкое подкапотное пространство 41-го Москвича). По сколько степень сжатия этого мотора скорее соответствовала 98 бензину, чем 93, то после заливки в него хорошего синтетического или полусинтетического масла и соответствующем увеличении угла опережения зажигания получалось с него снять более высокую мощность. так же рекомендовалась установка карбюратора сойлекс взамен озона. Таскал такой движок уж точно не хуже, чем тазовский 1,6, но был более ремонтпригоден и доступен по цене. Использовался 95 бензин взамен 93, разница в цене нивелировалась снижением потребления.
- УЗАМ-3317 (1.7 л карб.),
- УЗАМ-3318 (1.8 л карб.),
- УЗАМ-3313 (3318, адаптированный под 80-й бензин)
- УЗАМ-3320 (2 л карб.)
- УЗАМ-248 (2 л инж.),
- Ford-XLD418 (1.8 л атм. дизель),
- Renault F3R (2 л инж.)
- Renault F7R (2 л инж., 16-клап.). Для этого двигателя была недостаточна жесткость передней подвески и при разгоне в пол машина вихляла.

Также могли присутствовать любые технические няшки, будь то гидрач (не поеботный нашенский, а межпрочим рейка ZF, насос в зависимости от мотора — Рено или БМВ), устанавливаемые по желанию и за деньги клиента.

Оснащённый 2-литровым мотором Renault F3R 272-й модификации (иногда приписываемый первой «Лагуне») сабж имел динамические характеристики лучше любого [ТАЗа](#) или [Баржи](#). В ближнем [Замкадье](#) такой Святогор — мечта продвинутого малолетнего [стритсракера](#), отчасти и из-за того, что к нему подходит много чего от ненаших машин — торпеда — от Вектры А, шрусы внутренние — от Скорпио I, колеса — от Ауди-80 или же СААБ-9000, салон — от того же СААБа и т. д.

Впечатляло и наличие в прайсах возможности установки, опять же не бесплатно, [кондея](#), [кожаного](#)



Камасутра с иллюстрациями для моделей 2141xx



Фапабельный Святогор с ментовскими свистелками — доказательство того, что внешнее и внутреннее качество — не одно и то же, и могут сильно различаться.

салона, подогревки сидений, которые вполне может не хуже установить любой средний гаражный тюнингист. Юзающие «Святогор» нищерброд-куны отмечали ещё более отвратительную шумоизоляцию, гремющую торпеду, только 50%-ное наличие пластмассовых заглушек на дверных «подлокотниках» у бюджетных версий (на все 100% у завода денег не хватило), вечно текущую систему охлаждения.

Итог — вместо среднего класса получилась телега, пригодная только для транспортировки картошки, но никак не людей. Генерирует ненависть.

Москвич-2141R5 «Юрий Долгорукий» — первоначально тот же 2141, а позже «Святогор», удлинённый ~~двухметровой~~ ~~миллиметровой~~ вставкой в кузов путём сварки аргоном двух асимметрично разрезанных кузовов, ставший epic win-ом для человека ростом 195 см, который сам усаживался на любое место в салоне абсолютно без проблем, да ещё и место оставалось. Название как бы намекало на то, что целевой аудиторией должны были стать приспешники [старика Батурина](#). Считается, что идея была позаимствована у болгар, удлинявших корпус 2141 для использования медиками. Достаточно редкий экземпляр, но многие из них до сих пор катаются по матушке России, что самое интересное, не на столько полугнилые как Святогоры аналогичного года выпуска. Как и «Святогор» при сложенной спинке заднего сиденья за раз позволял увезти на себе целый гостинный гарнитур + гардероб.



2141 Святогор с убогой вставкой, именуемый Юрием Долгоруким

Москвич-2142R5 «Князь Владимир» — попытка сделать «бизнес-класс» на базе «Долгорукого» за счет кузова, взятого от черновой версии седана 2142, отдаленно напоминающего седан с намеком на стретч.

Бывает даже с кожаным салоном. Один американский корреспондент даже написал в какой-то иноземный журнал статью, сразу переведенную в Рашке, ибо в ней он с какого-то перепугу назвал этот агрегат «представительской машиной класса Lincoln», довольно хорошей для своей цены в четверть аналогичного американского собрата, правда в конце все-таки упомянул о нехилой недоработке напильником. [Фото И](#) хотя КВ делали по тому же принципу, что и ЮД, его история была несколько интереснее: сначала штамповался и сваривался кузов 2142 (который НИКОГДА официально так и не производился), резался-удлинялся-варился. Позже получил новые задние двери, панели крыши и пола. Так вот иногда рабочие просто клали болт на указания Асатрян, и 2142 проходил полный цикл сборки с покраской, не превращаясь в КВ. Однажды увидев такое, армяшка немало офигел и расхуярил уже окрашенный кузов кувалдой. Остальные были [спасены рабочими](#). Как и Калита, имел полноприводные модификации (таких агрегатов в живых осталось не много). Также, возможно, что один (всего один) из них попал на службу в милицию — весной 2002 года, непосредственно перед моментом, когда заводу пришел окончательный пиздец, у станции метро «Кузьминки» был замечен седан в милицеейской раскраске и с синими милицеейскими номерными знаками «ИСПЫТАНИЯ». По неслучайному стечению обстоятельств именно золотистый Князь Владимир стал 5-миллионным «Москвичом» в декабре 1998 года.

2141 Святогор с убогой вставкой, именуемый Юрием Долгоруким



Москвич-2142R5 «Иван Калита» — не машина, а невесть что, имела передний привод, и мотор Renault F7R 2.0L (более дешевый вариант так же был с F3R), который работал в паре с 5-ст. механикой.

Позиционировалась как «воплощенная идея нового российского автомобиля представительского класса», что характерно была представлена на августовской автовыставке незадолго до дефолта, где сразу же была опидарашена за [неописуемый вид](#), ибо над дизайном работали явно [очень одарённые люди](#). Немало доставило всем и намекающее название «Калита» (в [старорусском](#) — кошелек в виде кисета с деньгами), данное явно для вызывания духа давно принявшего ислам предприимчивого князя и милости [тогдашнего князя](#), все ещё желавшего отработки выданных на автомобиль для новых московских [бояр](#). При этом на выставочном(!!!) экземпляре Калиты щель между закрытым багажником и крылом была шириной с большой палец взрослого человека, но зато уже в базе присутствовали кожаный салон, кондиционер, электропакет, CD магнитола... вытягивавшие цену к немереным 30 000\$. Естественно никто за такие деньги её не брал.

Москвич-2141S0/S5/S7 «Дуэт» — сделанное в количестве 17 штук купе, показанное на одной выставке с «Калитой». Пожалуй, самая уёбищная модель, которую только можно было придумать на базе 41-го «Москвича». Существовал Дуэт-1 — с виду купейная версия «Калиты» с соответствующим исполнением и Дуэт-2 — модификация попроще, с передней частью Князя Владимира и торпедо от обычного 2141. Комментировать ЭТО невозможно, но мы же попытаемся! Купеем в полном смысле этого слова такая машина не является, так двухдверный и двухместный седан. На самом АЗЛК «Дуэт» позиционировали как

недорогой автомобиль для современной молодёжи, которая его так и не увидела. Однако, по отзывам тех, к кому в руки «Дуэт» всё-таки попал, он оказался весьма неплохой и качественной машинкой, но только если использовать его именно для того, для чего он и создан.

Москвич-2901 — первоначально предполагался нормальный минивэн, но семейные авто тогда не были столь популярны, а потому в 1994 данный девайс впервые появился, как медицинский автомобиль с кузовом, выполненным по «Sandwich»-технологии. Автомобиль приглянулся всё тем же челнокам, перевозившим шмотки, ибо имел объёмный кузов. В 2001 году по заданию Минздрава совместными усилиями компаний НПО «Экран», «Самотлор-НН», «КАФ» был спилен АСМП Москвич-2901М, использующий базовый пикап Москвич-233500 с медицинским кузовом. В 2006 г. была попытка переговоров с целью приобретения последних выживших космичей для музея «Моторы Октября», но машины были отправлены «для дальнейшего прохождения службы» в Обнинск Калужской области.

Окончательная смерть

К 2001 году, зимой, на АЗЛК вновь встал главный конвейер, на этот раз из-за многомиллионных долгов по электроэнергии и водоснабжению. Собственно, сабжи были успешно отключены под видом "ремонта светофора на Волгоградке", и завод, как старая так и новая территории, оказались без света и тепла. Отапливали помещения с помощью огромных калориферов, с крыши по весне текла вода, у рабочих на глазах распыливали ценные станки а станины выкидывали нахуй, в цехах стояла тень, особенно на новой территории, зачастую люди бегали с лампадами на трансформаторном масле или с фонариками, чего, естественно, не хватало на огромные просторы сборочного цеха. Можем представить, какой холод стоял в цехах, так еще и из-за перепада температур металлоконструкции трещали и лопали так, что рабочие ощущали себя как на передовой.

Завод двигателей, на который было затрачено невероятное количество средств, оф корс, остался недостроенным (75% готовности), затем был распилен.

Особого внимания заслуживала ситуация с роботами и линиями, купленными на Вазе, Рено, Форде за брыльянты, стоявшими на главном конвейере, которые, как оказалось, все еще работали на резервном электричестве, но потом тоже встали. Интересно, но заводской профком под самую смерть раздавал оставшиеся бесплатные туристические путёвки, то ли от нефиг делать, то ли от отчаяния, но зато рабочие поимели возможность оплакать смерть завода в уютном санатории. Всего на заводе было две смены, последние работяги уходили с работы под 4 ночи, в основном это были уже полумертвые конструктора за чертёжными станками. Среди чертежей, кстати, были уникальные карты по переоборудованию цехов, чтобы облегчить уже сгнившую к чертям собачьим вентиляцию и отопление. Примерно в это же время был безвозмездно заброшен заводской пионерский лагерь. Вскоре Лужков начал интересный ход конем — отбирал цеха выдавая их "по закону" как отдельные предприятия, а затем продавал АЗЛК эти же цеха обратно. Такая участь постигла пластмассовый цех. Зарплаты зачастую платили вообще запчастями или кузовами от Москвичей, когда денег не было, тем не менее заводчане верили в восстановление.

Кстати, часовня на новой территории была построена в честь восстановления АЗЛК, имени Сергея Радонежского, после чего был организован рекламный пробег Москвичей до Сибири и обратно. Естественно ни то, ни то не прокатило.

В 2006 году всем надоело смотреть на разлагающийся в Дефолт-сити завод, а потому с ним было решено покончить, ибо поднять его на ноги было уже невозможно, а некоторым ещё хотелось воспользоваться территориями завода. Перво-наперво с поста генерального ушли мистера Асатряна, который для приличия обидившись сказал: «Я делал всё, что мог, но Он был убит». Правда кем, хитрый армянин не уточнил. Так же он не упомянул куда делись за его правление 25 детских садов в центре Москвы, стадион, ледовый дворец спорта, дворец культуры и даже курорт на Черном море. Ныне этот гений экономики является в МГТУ им Н. Э. Баумана заведующим кафедрой ИБМ (Инженерный Бизнес и Менеджмент а.к.а. Инженеры без мозгов), где обучаются в основном ТП и мажоры, наличие такого завкафа как бэ намекает на то, как выпускники кафедры будут управлять всякими вашими Сколково.

Попытка подсчитать общую сумму долга предпринималась несколько раз, в итоге сошлись где-то на 700 лямках зелёных амерских рублей или 23,3 млрд рублей. Потому был назначен аукцион со стартовой ценой один миллиард сто миллионов деревянных. Аукцион прошёл как и полагается — АЗЛК ушел некой



Одно слово —
Калита.

Одно слово — Калита.



Соответствующий
для рашкинского
чиновника



Дуэт — ещё одна попытка
сделать совко-рашкинский
Линкольн

Судьба новой территории Москвича
Новые планы по созданию некоего технопарка, хотя всё более смахивает на обычный склад

фирме «Метрополь» некоего Михаила Слепенчука по цене всего лишь на 1% выше стартовой и, по прикидкам наблюдателей, на 70% ниже рыночной. К слову, сразу после аукциона Дворец культуры АЗЛК, проданный по 280 долларов за квадратный метр, нерезиновские власти решили выкупить обратно уже по 600 долларов за тот же квадратный метр.

Что занимательно — «Автофрамос», купивший несколько ранее недостроенный моторный цех, почти одновременно с окончанием истории АЗЛК объявил о намерении начать на своей территории сборку [Renault Logan](#).

Планы «Метрополя» никому особо не известны, но идея снести производственные цеха и большую часть территории предприятия застроить жилыми и офисными зданиями имеет место быть. В 2012 «РОСНАНО» таки запилило производство какого то неведомого углепластика.

Алсо, вместе с цехами завода был просран и построенный в 80-х уникальный музей, здание которого на виде сверху напоминало летающую тарелку — в начале 2000-х оно также было захавано хитрыми армянинами, а стоящие там автомобили просто [выкинули на мороз](#) — благо, частные коллекционеры успели забрать себе большинство машин.

Вот такая грустная история... что же касается бренда «Москвич»^[6], то по состоянию на 2013 год все [права](#) на использование этой самой марки принадлежат... (*спойлер*: фирме Фольксваген). [Не, серьёзно!](#)

...but wait! Двенадцатого октября 2015-го года дятлам мировых информационных агентств стало известно, что компания Renault закрепила бесхозные товарные знаки (Москвич, Moskvich и эмблемы МЗМА/АЗЛК) за собой, оставив Фольксвагену только сомнительной пригодности Aleko. Сами хитрые лягушатники пока не распространяются насчёт своих планов на эти несметные сокровища, однако учитывая, что Логаны ныне собираются на площадях почившего завода, а компании в целом надоел имидж производителя дешёвых нищевозок — возможно, что какие-то из её бюджетных моделей станут Москвичами, как и реверс-инжинирнутые Опели полвека назад, и, из недавнего — японская легенда Datsun, так же вытщенная из аналов истории, [ЧСХ](#), тем же Renault (производит она уже далеко не винrarные спорткары, а жаль...) Какой-никакой, а вин... наверное.

Галерея



Москвич распугивает слона. Гринпис негодуе



Мечта рыночного торгаша 90-х.



Нечто неизвестное для челноков, любящих комфорт и стайный образ жизни.



Челночный Москвич для военных.



Типичное состояние ~~медицины~~ медицинского атомобиля в Этой Стране.



Медицинский 2901 после 2001, уже почти полностью собран не на АЗЛК, но и это не помогло.



Москвич сам себя рекламирует на гонках



Янковский и Джигарханян продвигают Москвич



Янковский и
Леонов
показывают, что
типичное
состояние
гонщика —
ремонт своего
четырёхколёсного
агрегата

См. также

- [Москвич/Ижевский завод](#)

Ссылки

- [Сайт завода АЗЛК](#), живой до сих пор, [новости](#) без декодера читать [не получится](#).

Примечания

- ↑ Одним из отличий «копейки» от 124-го являлся распредвал, перенесённый наверх — что любопытно, по настоянию инженеров МЗМА. Ещё любопытнее это тем, что уже в начале 80-х Вазовские распредвалы начали массово выходить из строя. При том что изначально верхневальный 412-й такой хуйнёй не страдал.
- ↑ А также наспех переделанными тормозами и задней подвеской
- ↑ У Вазы эта фишка была задумана изначально — у покупателя был выбор между моторами 1.2 (2101) и 1.5 (2103). Позже ассортимент расширился моторами 1.3 (21011) и 1.6 (2106)
- ↑ До 1981 года. Пруфы можно поискать на всяких Drive2, а также в архивах журнала «Моделист-конструктор» за 1976 год, где на передней панели можно увидеть с первого взгляда странную надпись «РЕМНИ». Вторым была и остаётся «Пятерка», где сигнализатор выполнен, с закосом под иномарки, в виде пиктограммы на приборной панели. После 1981-го сигнализатор убрали, а место под него осталось. Да-да, анонимус, та самая непонятнозачемсделанная прямоугольная прорезь в центре передней панели.
- ↑ А кому они были нужны с их качеством? Тем более за деньги менее проблемных «Жигулей»
- ↑ А точнее наименование АЛЕКО/ALEKO (именно в двух вариантах: на русском и латиницей) и эмблема 1998 года.



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#) [Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#) [Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#) [Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#) [Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#) [День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#) [Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#) [Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#)

Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива