

ИЗ ИСТОРИИ ДИЗАЙНЕРСКИХ РАЗРАБОТОК АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ» (ПО МАТЕРИАЛАМ МУЗЕЯ АЗЛК)

На территории одного из старейших автомобильных заводов нашей страны находится уникальный музей, благодаря которому мы имеем возможность непосредственно проследить историю дизайнерских разработок автомобиля «Москвич». Основная часть экспозиции располагается в корпусе АЗЛК, который имеет форму летающей тарелки. Музей является закрытым, а его экспонаты, в большинстве своём, эксклюзивны. Здесь выставлен весь модельный ряд «Москвичей», вплоть до «Ивана Калиты» и модели «Дуэт».

История самого АЗЛК началась в ноябре 1930 г., когда на заводе приступили к сборке легковых и грузовых машин «Ford». В декабре 1930 г. завод получил новое название «Государственный автосборочный завод им. КИМ». В 1933 г. он стал филиалом Горьковского автозавода, а через 6 лет, в 1939 г., в соответствии с приказом наркома, вновь обрёл самостоятельность. В 1940 г. вышла малолитражная модель КИМ-250, которая отличалась своеобразными формами (плавными, скруглёнными). Выпускался этот автомобиль в трёх версиях: купе, седан, кабриолет. Дальнейшие разработки были прерваны начавшейся Великой Отечественной войной. Завод перешёл на выпуск военной продукции.

В мае 1945 г. Было принято постановление Совета Министров СССР о развёртывании строительства автозавода по выпуску малолитражных автомобилей «Москвич» и о наименовании завода «Московский завод малолитражных автомобилей» (МЗМА). Через два года, в 1947 г., начался серийный выпуск автомобилей «Москвич-400» по образцу «Opel Kadett k38». Эта модель, в общем, оказалась приспособленной для тяжёлых условий эксплуатации. Несущий кузов был довольно крепким, двигатель — достаточно мощным (1074 см³, 23 л.с.), а не обычная «опелевская» передняя подвеска, традиционные рессоры сзади и 16-ти дюймовые колёса выдерживали езду по ямам и ухабам. Вместе с тем был выявлен ряд конструктивных недостатков кузова. Появление трещин на оплавке и на основном металле, поломки дверных замковых ручек, отклеивание обивки потолка и некоторые другие.

На протяжении 1948–1953 гг. велась непрерывная работа по повышению долговечности, увеличению мощности двигателя, повышению удобства и эксплуатационных качеств автомобиля.

По одной из версий, ускорить устранение недостатков пришлось и в связи с тем, что Сталину не понравились внутренние размеры салона, когда однажды он едва поместился на заднем сиденье вместе с Молотовым, заехавшим за ним по дороге в Кремль. В результате вышел приказ о выпуске новой модели — 401, сборка которой была начата в середине 50-х гг. Этот автомобиль был больше и немного шире 400-й модели, с более совершенной аэродинамикой, а на передних крыльях уже устанавливались заводские подфарники. Кроме того «Москвичу» пришлось «послужить» в армии: небольшими партиями делали спецмашину АПМ-7 с установкой для пуска реактивных авиадвигателей, выпускали пикапы со скамьями вдоль бортов, блокировкой дифференциала, вездеходной резиной.

В августе 1958 г. на Всемирной автомобильной выставке в Брюсселе модели «Москвич-407» и «Москвич-423» были отмечены золотыми медалями. А в начале 60-х годов на базе 401-й модели стали выпускать 408-й «Москвич» с аэродинамическими крыльями. Впервые автомобиль начал экспортироваться в двух версиях: седан и универсал, в основном белого и красно-оранжевого цвета.

Осенью 1967 г. была выпущена первая партия моделей «Москвич-412», а уже через год — «Москвич-427», с кузовом универсал и «Москвич-434» с кузовом «фургон».

В 1968 г. МЗМА получил привычное для нас название — АЗЛК, а в 1971 г. было образовано автомобильное производственное объединение «Авто-Москвич». С декабря 1975 г. начато производство новых моделей — «Москвич-2138» и «Москвич-2140». В 1986 г. завод перешёл на переднеприводную модель, которая с рядом изменений выпускается до сих пор. Безусловно, представляет интерес модель 2141. Её проект был частично позаимствован у Audi (передняя часть от бампера до середины кузова) и у французского автомобиля Simka (задняя часть). В музее хранятся и эксклюзивные образцы, например, автомобиль «Дуэт», подаренный семье Горбачёвых, на котором была сделана набивка «MG and RG» (Михаил и Раиса Горбачёвы).

На отдельном стенде музея АЗЛК располагаются концепты 1987–1988 гг., такие как «Искра»-2143, 2144, «Арбат». Модель «Искра» имеет две открывающиеся вверх двери, коэффициент аэродинамического сопротивления при этом $C_x=0,2$, системы GPS и голографического проецирования на лобовое стекло. Модель 2144 очень похожа на модель ВАЗ-2110, но первичной всё же является модель «Москвича». Эта 44-я модель имеет космический дизайн салона и кузова, подушки безопасности, кондиционер и необычное остекление: вдоль кузова, чуть ниже центра идёт перегородка, при этом открывается только нижняя часть остекления. Эргономичность салона не уступает современным автомобилям эконом-класса. Концепт «Арбат» мог бы заменить современную «Газель», т.к. удобство салона выше, дизайн более интересен и смотрится лаконичнее. В комплектации предполагались кондиционеры и окна, которые открываются не вдоль хода автомобиля, а поперёк, при этом легко отжимаются. Все эти концепты, к сожалению, не вошли в производство, так как началась перестройка...

Начало 90-х гг. для АЗЛК, как и для отечественной промышленности в целом, было очень трудным. Возрождение завода началось лишь в январе 1997 г. Тогда был освоен выпуск новой модели «Юрий Долгорукий» с двигателями «ВАЗ» и «Рено». В июне того же года запущена модель «Князь Владимир». Вскоре после этого будет начат выпуск автомобиля «Святогор» с двигателем «Рено» и импортными комплектующими узлами. В 1998 г. модельный ряд пополнил автомобиль «Иван Калита», а затем была разработана полноприводная модель этого автомобиля, которая отличалась большой решёткой радиатора, хорошей светотехникой, обзорностью и велюровым салоном. К марту 1999 г. были разработаны модели «Дуэт-1» и «Дуэт-2».

В 2000 г. предприятие резко снизило темпы производства. Более того, рассматривался вопрос о прекращении серийного изготовления модели «Святогор», на долю которой приходится около 80% всего выпуска. Сейчас предпочтение отдаётся машинам более высокого класса, цена которых немного внушительнее. Поможет ли подобная политика заводу стабилизировать положение — покажет будущее. Кто знает, может быть, в ближайшее время «Москвич» снова «оживёт».