

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 42

Молния М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ISSN 2587-6422



9 772587 642003

00042

DeAGOSTINI

Волга M21

M21 «Волга» № 42, 2018
Еженедельное издание

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

С 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей: Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», М21 «Волга»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а, тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:

С + 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а /я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», М21 «Волга»

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 399 руб.
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. руб

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели. Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых деталей модели.

Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель M21 «Волга» не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели. Представленные изображения модели M21 «Волга» в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры модели могут отличаться от их реального внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 15 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3: © АР/ТАСС; стр. 4–6, 11–15: частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 7–10, 16: © ООО «Идея Центр».

© 2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям, установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 31.10.2018

Дата выхода в России: 11.12.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

ПИСКАРЕВСКОЕ КЛАДБИЩЕ

Торжественное открытие мемориального комплекса — скорбного памятника жертвам Великой Отечественной войны — состоялось 9 мая 1960 года.

Пискаревкой в начале XX века называлось небольшое поле на окраине Санкт-Петербурга, принадлежавшее помещику по фамилии Пискаревский. В конце 1930-х на этом поле, превратившемся в пустырь, организовали кладбище, также названное Пискаревским. В годы Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда оно стало одним из основных мест захоронения умерших жителей города. По всей территории кладбища были вырыты траншеи для братских могил,

в которых за четыре военных года было погребено более 470 тыс. ленинградцев и 70 тыс. воинов Ленинградского фронта и моряков Балтийского флота.

Пискаревское кладбище — самый большой мемориальный некрополь в мире. Большинство могил — безымянные. О погребенных здесь людях порой известно лишь то, что они защищали Ленинград или просто пытались выжить в окруженном городе. Но это не единственное место захоронения ленинградцев-блокадников. Всего за годы войны в северной столице погибло более миллиона человек.

В 1960 году на Пискаревском кладбище был возведен мемориальный комплекс по проекту архитекторов А. В. Васильева и Е. А. Левинсона. На верхней террасе комплекса зажжен Вечный огонь в память обо всех жертвах блокады и героических защитниках города. От него до монумента «Мать-Родина» проложена трехсотметровая Центральная аллея, вдоль которой высажены красные розы. От аллеи влево и вправо уходят холмы братских могил с плитами — на каждой высечен год захоронения, изображены листья дуба — символ мужества и стойкости.

На могилах жителей — серп и молот, на могилах воинов — пятиконечная звезда.

В конце аллеи, на высоком пьедестале установлена фигура «Мать-Родина» (скульпторы В. В. Исаева и Р. К. Таурит). Ее поза выражает строгую торжественность, в руках — гирлянда из дубовых листьев, оплетенных траурной лентой. Создается впечатление, что Родина, во имя которой люди принесли

себя в жертву, возлагает эту гирлянду на могильные холмы. В апреле 1961 года было утверждено постановление:

«...СЧИТАТЬ ПИСКАРЕВСКОЕ МЕМОРИАЛЬНОЕ КЛАДБИЩЕ ОСНОВНЫМ ПАМЯТНИКОМ ГЕРОЯМ, ОТДАВШИМ СВОЮ ЖИЗНЬ ЗА СЧАСТЬЕ, СВОБОДУ И НЕЗАВИСИМОСТЬ НАШЕЙ РОДИНЫ...»

Это же постановление обязало городское экскурсионное бюро включить в свои маршруты посещение мемориала. А Государственному музею истории Ленинграда было поручено создать музейную экспозицию и разместить ее на первых этажах двух павильонов при входе на Пискаревское кладбище.

А в это время...



Трудящиеся с венками направляются к братским могилам на Пискаревском мемориальном кладбище



Микроавтобус РАФ-977 «Латвия»

РИЖСКИЕ МИКРОАВТОБУСЫ ИДЕАЛЬНО

...На Рижском автобусном заводе РАФ организовали серийное производство микроавтобусов РАФ-977 «Латвия», базирующихся на агрегатах легковых автомобилей ГАЗ-21 «Волга».

Первый опытный образец рижского микроавтобуса РАФ-10 появился в 1957 году. К концу следующего года рижанам удалось изготовить небольшую партию новых микроавтобусов. Одновременно с этим поменялась агрегатная база машин — вместо «Победы» донором выступила «Волга».

В следующие годы завод одновременно выпускал небольшие партии микроавтобусов, получивших наименование РАФ-977 «Латвия», и совершенствовал их конструкцию, устраняя отмеченные в процессе эксплуатации первых машин недостатки. Конструкторы постарались оптимизировать и технологию производства микроавтобусов, чтобы увеличить объемы их выпуска.

Рижские микроавтобусы идеально подходили для организации городских маршрутных перевозок типа маршрутного такси, для служебных или туристических поездок. Большую надежду на новые микроавтобусы возлагали медики, так как кузов «Латвии» иде-

ально подходил для автомобилей скорой медицинской помощи. Не исключалась возможность применения микроавтобусов в грузопассажирском (тогда в прибалтийских республиках бытовала идея «сельского такси» для перевозки сельчан в город на рынок, с сельскохозяйственной продукцией) или грузовом (фургон или пикап) варианте, для перевозки мелких партий грузов или почты. Перспектива широкого использования микроавтобусов «Латвия» в народном хозяйстве заставляла искать пути расширения их производства и модернизации конструкции.

Правда, дело до выпуска вариантов дошло не сразу, поскольку производственные возможности завода не позволяли резко увеличить выпуск микроавтобусов, да еще в различных модификациях. Однако в том же 1960 году к теме создания санитарных вариантов «Латвии» обратились военные — по их заданию для межведомственных испытаний (испытательную комиссию возглавил подполковник медслужбы Главного военно-медицинского управления МО) подготовили санитарный автомобиль РАФ-977 «Латвия».

Подобной процедуре переоборудования в санитарные тогда подверглись все серийные советские автобусы — это было обязатель-

ное условие их выпуска. В случае мобилизации они должны были иметь возможность быстрой трансформации с помощью набора стандартных элементов. Не стали исключением в этом ряду даже маленькие РАФы.

Для переоборудования задействовали обычный микроавтобус: демонтировали пассажирские сиденья и установили специальные приспособления (кронштейны и ремни), к которым подвешивались стандартные носилки из автомобилей УАЗ-450А. В результате такой реконструкции в салоне «Латвии» можно было перевезти четверых больных на носилках (в два яруса) и еще двоих на полужестких откидных скамейках, также заимствованных у автомобилей УАЗ-450А. На всех окнах машины и застекленной перегородке салона по требованию военных были закреплены светомаскировочные шторы.



Санитарный вариант «Латвии» для военных

ПОДХОДИЛИ ДЛЯ МАРШРУТНОГО ТАКСИ



Микроавтобусы «Латвия» базировались на агрегатах легкового автомобиля ГАЗ-21 «Волга»

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

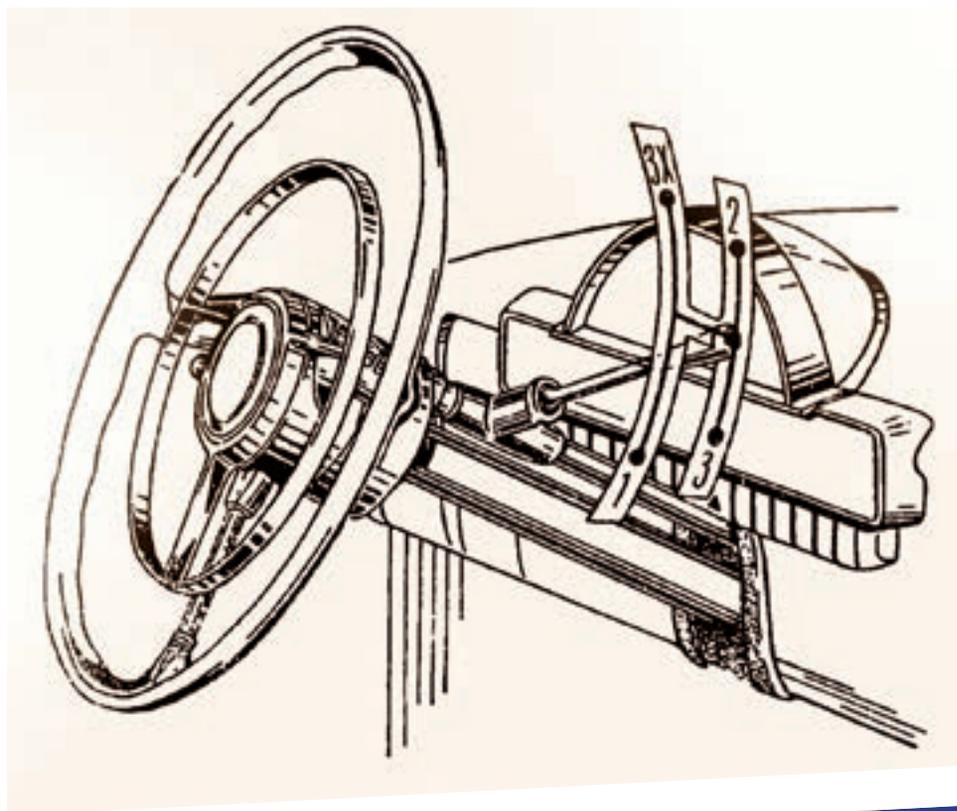
РЫЧАГ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ

Рычаг переключения передач на автомобиле ГАЗ-21 «Волга» был расположен на рулевой колонке с правой стороны. Поворотом рычага против часовой стрелки включалась вторая передача, а поворотом по часовой стрелке — третья прямая передача. Перемещением рычага на себя до отказа с последующим его поворотом по часовой стрелке включалась первая передача. Задний ход включался таким же перемещением рычага на себя, но с последующим его поворотом против часовой стрелки.

На рулевой колонке возле рычага включения заднего хода и первой передачи закреплялся включатель фонаря заднего хода. Поводок включателя соединялся со штифтом рычага. При включении передачи заднего хода в задних фонарях загоралось дополнительное освещение. Привод коробки передач регулировался изменением длины тяг, соединявших рычаги на рулевой колонке с рычагами на коробке передач. Для этого нужно было включить третью передачу и проверить, насколько надежно передний рычаг на коробке передач зафиксирован в положении включенной передачи. Затем, изменяя длину тяги,

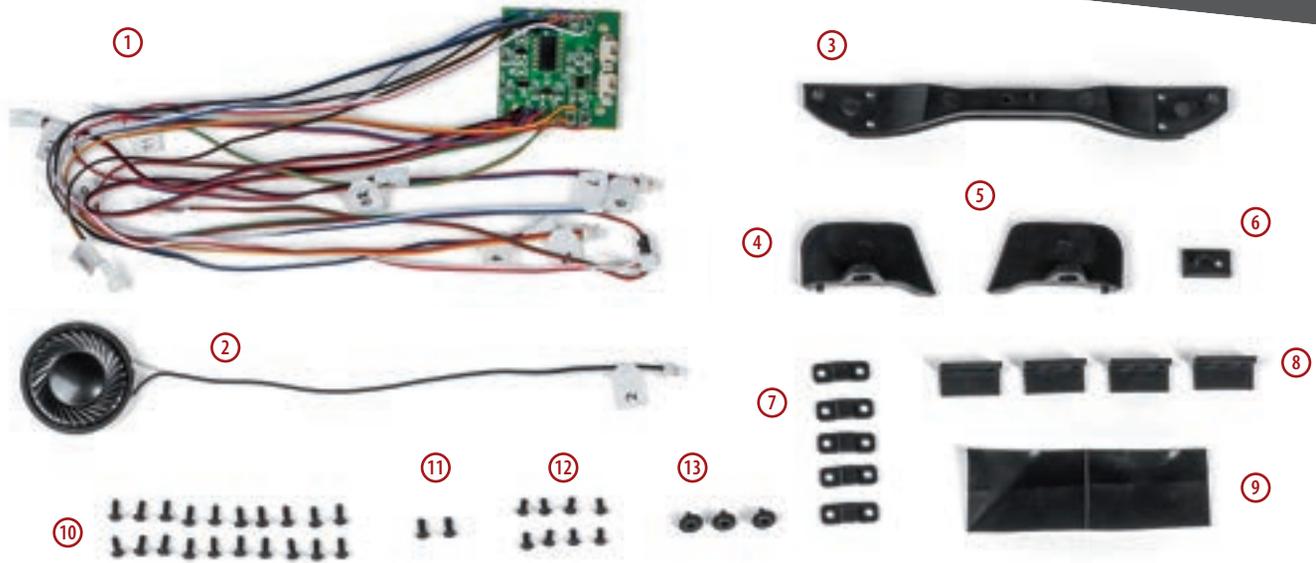
добивались, чтобы рычаг переключения передач на рулевой колонке пришел в горизонтальное положение, и законтривали резьбовое соединение тяги. Поставив оба рычага на коробке в нейтральное положение и изменяя длину тяги заднего рычага, добивались, чтобы вал свободно, без заедания и ощутимой ступеньки перемещался вдоль рулевой колонки небольшим усилием рычага переключения передач. После этого проверяли, полностью ли включаются и выключаются все передачи, — для этого в каждом положении включенной передачи нужно было покачать за конец рычага на коробке передач, убеждаясь в надежности ее фиксации.

Отдельно регулировалась правильность действия включателя заднего хода. Если при включенной передаче заднего хода белый свет в задних фонарях не загорался или мигал, то нужно было отвернуть болт крепления хомута включателя и установить его в такое положение, при котором включение света в фонарях было надежным. Следовало учитывать, что свет в фонарях загорался только при включенном (!) зажигании автомобиля.



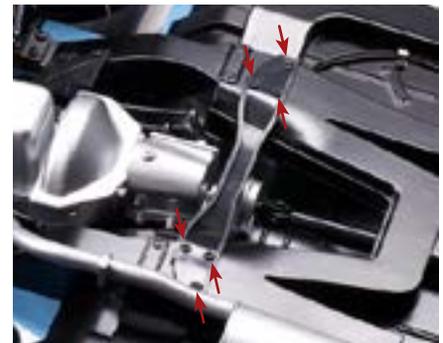
Положение рычага переключения передач на различных передачах

ЛИНИЯ СБОРКИ



1 — плата управления; 2 — динамик; 3 — поперечина рамы №3; 4 — надставка переднего крыла левая; 5 — надставка переднего крыла правая; 6 — подушка задней опоры двигателя; 7 — фиксатор — 5 шт.; 8 — накладка заднего крепления рамы — 4 шт.; 9 — клейкая лента — 4 шт.; 10 — винт 1,7×4 (AM) — 20 шт.; 11 — винт 2,0×4 (BM) — 2 шт.; 12 — винт 1,7×3 (FM) — 8 шт.; 13 — винт 2,0×3 с прессшайбой (GM) — 3 шт.

Поместите подушку задней опоры двигателя в средней части поперечины рамы №3. Совместите крепежные штыри деталей с ответными отверстиями и с усилием прижмите детали друг к другу. При неплотной фиксации воспользуйтесь клеем.



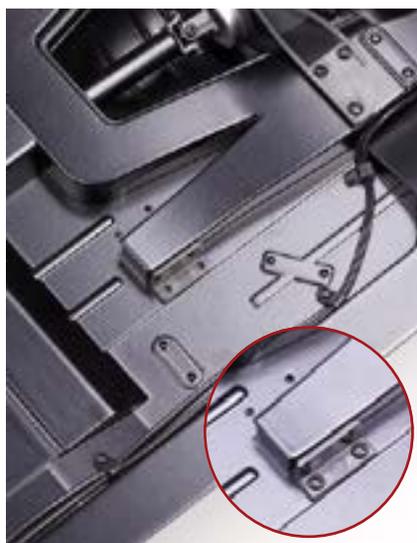
Установите поперечину рамы поверх передних лонжеронов модели с нижней стороны шасси. Совместите крепежные отверстия поперечины с ответными отверстиями лонжеронов. При этом сама поперечина должна находиться позади коробки выбора передач, над тормозным барабаном стояночного тормоза. Закрепите поперечину на шасси при помощи шести винтов 1,7×4 (AM).

СБОРКА ШАССИ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Установите накладку левого переднего крыла на переднем брызговике перед передним левым колесом (с нижней стороны шасси). Совместите крепежные отверстия деталей и зафиксируйте накладку винтом 2,0×4 (ВМ).

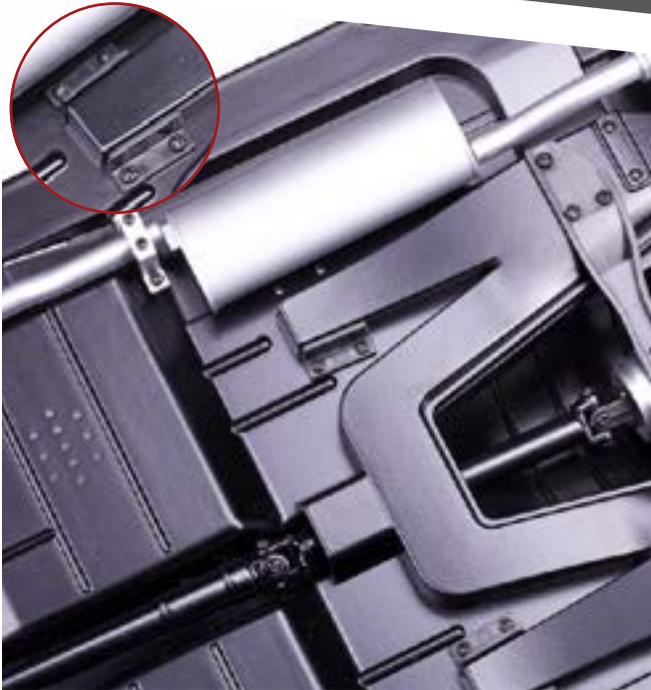
Аналогичным образом установите в правой части переднего брызговика накладку правого переднего крыла. Закрепите деталь винтом 2,0×4 (ВМ).



Поместите накладку заднего крепления рамы с внешней стороны окончания переднего левого лонжерона. Закрепите деталь на шасси при помощи двух винтов 1,7×4 (АМ).

С внутренней стороны окончания переднего левого лонжерона установите вторую накладку заднего крепления рамы. Зафиксируйте деталь на шасси двумя винтами 1,7×4 (АМ).

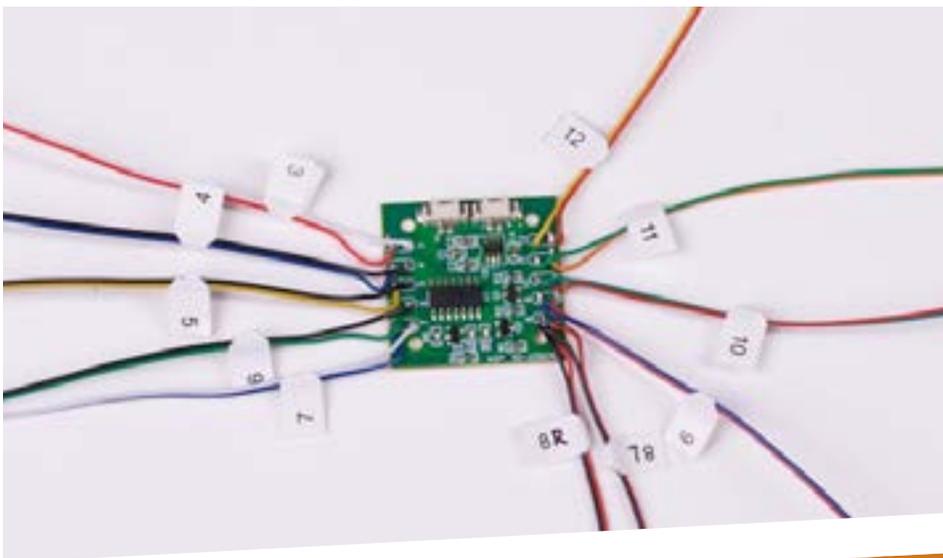
ЛИНИЯ СБОРКИ



Аналогичным образом установите и закрепите четырьмя винтами 1,7×4 (AM) две наклейки заднего крепления рамы возле окончания переднего правого лонжерона модели. Для удобства фиксации внешней наклейки потребуются временно демонтировать кронштейн промежуточной подвески трубы глушителя к кузову и отодвинуть глушитель в сторону. По окончании фиксации накладок закрепите детали выхлопной системы на шасси модели.

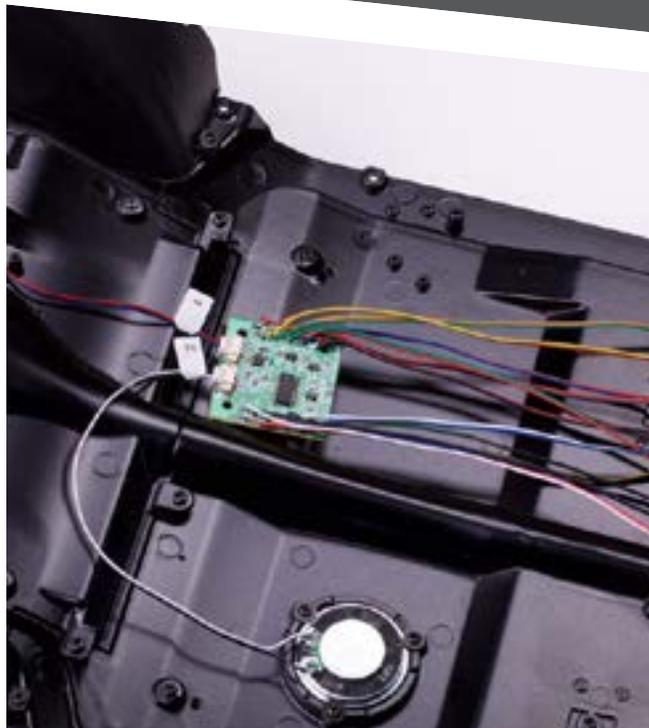
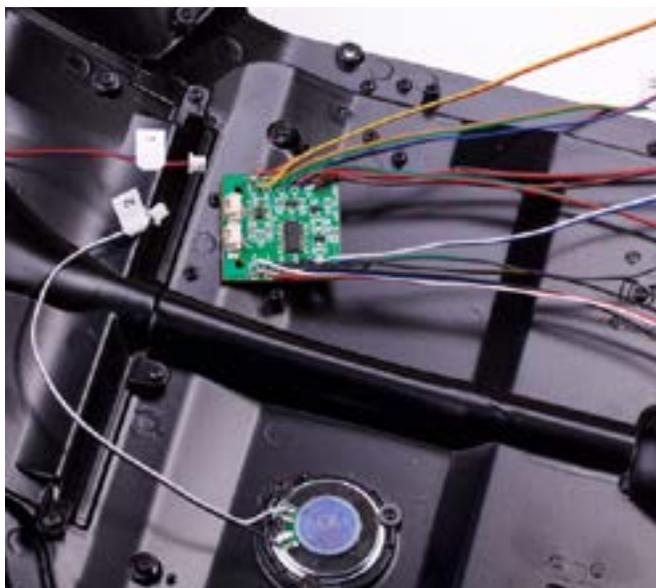


Установите динамик в средней части шасси модели. Совместите посадочное углубление с корпусом динамика и закрепите его тремя винтами 2,0×3 с пресс-шайбой (GM). Провода должны выходить в сторону задней части шасси модели.

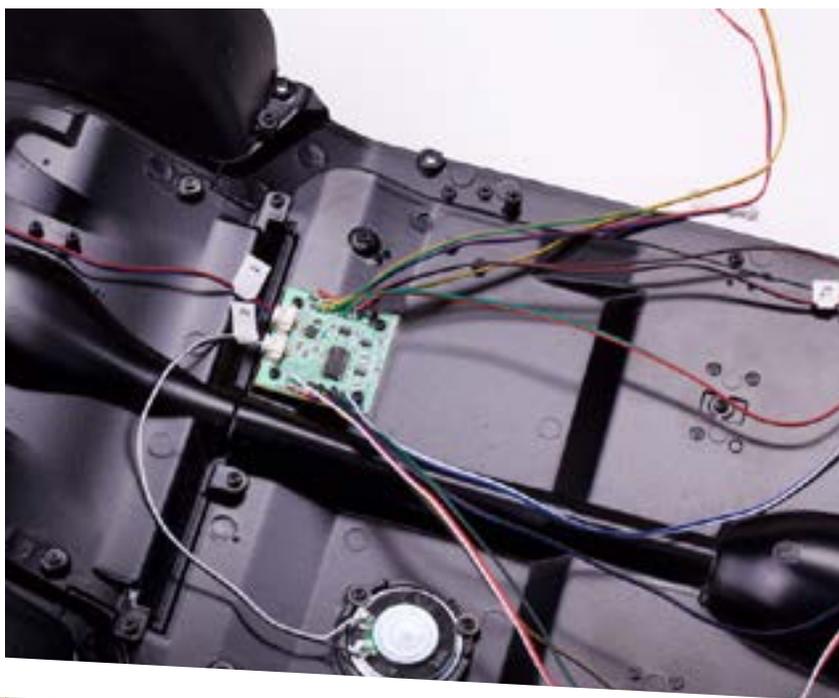


Перед монтажом платы управления на шасси необходимо визуально удостовериться в правильности подсоединения проводов. Сравните плату с фотографией, обратите внимание на цвета пар проводов, их маркировку, качество пайки в месте контакта с платой. На плате не должно быть следов флюса, использовавшегося при пайке, а также паразитных перемычек припоя между проводами (при некачественной пайке).

ЛИНИЯ СБОРКИ



Поместите плату управления в средней части шасси модели левее центрального тоннеля. На данном этапе сборки не требуется каким-либо образом укладывать провода на шасси. На фото провода собраны и направлены вперед лишь для улучшения визуального восприятия. Соедините провод от бензинового бака 1 и провод от динамика 2 с платой управления. Соединительные наконечники должны фиксироваться в ответных частях и надежно удерживаться в них. На окончательных этапах сборки масштабной модели.



Закрепите плату управления на шасси модели при помощи четырех винтов 1,7x4 (AM). Возможно некоторое несовпадение отверстий платы с крепежными отверстиями шасси. В таком случае допускается частичная фиксация платы (минимум на два винта). В дальнейшем это соединение не несет силовой нагрузки, а лишь удерживает плату управления от перемещений.

Продолжение сборки — в следующем выпуске.

СБОРКА ШАССИ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Легковой автомобиль «Москвич-2141»

ПРЕЖДЕ ЧЕМ НАЧАТЬ РАЗРАБОТКУ НОВОГО ЛЕГКОВОГО ПЕРЕДНЕПРИВОДНОГО АВТОМОБИЛЯ, РУКОВОДСТВУ МОСКОВСКОГО АВТОЗАВОДА ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА (АЗЛК) МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НАСТОЯТЕЛЬНО РЕКОМЕНДОВАЛО ПРИСМОТРЕТЬСЯ К НОВЕЙШЕМУ ФРАНЦУЗСКОМУ ХЭТЧБЭКУ СИМКА-1308, СТАВШЕМУ «АВТОМОБИЛЕМ 1976 ГОДА» В ЕВРОПЕ.

Вынужденно взяв за основу будущего автомобиля готовую иностранную модель, заводские конструкторы все же отказались от прямого копирования ее конструктивных и компоновочных особенностей, в первую очередь поперечного расположения силового агрегата. Переднюю подвеску применили типа McPherson, а вместо экзотичной независимой задней подвески на поперечных торсионах у «Симки» конструкторы поместили сзади на «Москвич» балку с витыми пружинами и продольными рычагами.

Общая же компоновка с продольным расположением двигателя и дифференциалом, установленным между двигателем и КПП, ходовая часть и подвеска «Москвича» были выполнены в духе немецкой школы конструирования. Это оправдывалось необходимостью использования моторов от заднеприводных автомобилей предыду-

«МОСКВИЧ-2141»

щего поколения с целью скорейшего освоения производства новой машины и экономии средств.

Что касается рулевого механизма с верхним расположением рейки и 14-дюймовых колес, все эти решения потребовали разработки полностью нового основания кузова. По сути от «Симки» осталась только центральная часть кузова с дверными проемами, что и обусловило некоторое внешнее сходство этих машин.

Кстати, примененные на автомобиле конструктивные решения позволили, даже с учетом использования устаревших силовых агрегатов, добиться снижения массы и расхода топлива по сравнению с «Симкой». Колеса большего размера и иная подвеска дали возможность улучшить проходимость машины за счет увеличения дорожного просвета и хорошей загрузки передних ведущих колес, хотя с точки зрения устойчивости и управляемости автомобиля перегруженные передние колеса являлись не самым лучшим вариантом.

Окончательно сформировавшийся и прошедший государственные испытания «Москвич-2141» в сравнении с предыдущей моделью

АЗЛК, ижевскими и вазовскими конкурентами выглядел выигрышно. Впервые у серийной модели АЗЛК появились кузов типа «хэтчбэк», пятиступенчатая МКПП с повышающей передачей (одна из первых в стране), блок-фары, интегральные поликарбонатные бамперы, тахометр на приборной панели.

Автомобиль в люксовом варианте мог комплектоваться радиоприемником «Былина» и очистителем заднего стекла. Вместительный и комфортабельный салон воспринимался как логическое завершение всех инноваций. Солидные, значительно возросшие габариты фактически переводили автомобиль в следующий размерный класс.

МОДЕЛЬ «МОСКВИЧ-2141» СТАЛА



Комбинация приборов автомобиля «Москвич-2141»



Автомобиль «Москвич-2141» сзади

ПЕРВЫМ СЕРИЙНЫМ ХЭТЧБЭЖКОМ АЗЛК

ЕЩЕ НА ЭТАПЕ ЗАВОДСКИХ ИСПЫТАНИЙ СТАЛО ЯСНО, ЧТО ДВИГАТЕЛЬ ОТ МОДЕЛИ «МОСКВИЧ-412» НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ С ЗАМЕТНО УВЕЛИЧИВШЕЙСЯ И ПОТЯЖЕЛЕВШЕЙ МАШИНОЙ. ТРЕБОВАЛСЯ БОЛЕЕ МОЩНЫЙ СИЛОВОЙ АГРЕГАТ. ПРИШЛОСЬ ПРОВЕСТИ МОДЕРНИЗАЦИЮ ИМЕНУЮЩЕГОСЯ ДВИГАТЕЛЯ, КОТОРАЯ СВЕЛАСЬ К УСТАНОВКЕ НОВОЙ ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ С УВЕЛИЧЕННОЙ ДО 9,5 СТЕПЕНЬЮ СЖАТИЯ И ВПУСКНЫМИ КАНАЛАМИ, СНАБЖЕННЫМИ ЗАВИХРИТЕЛЯМИ (УЛИТКАМИ) ДЛЯ ТОПЛИВНОЙ ЭКОНОМИЧНОСТИ.

Из-за повышенной степени сжатия новая модификация мотора, получившая обозначение УЗАМ-331.10, оказалась склонна к детона-

ции, и эта болезнь прошла через весь жизненный путь полуторалитрового модернизированного двигателя. Из мелких изменений стоит отметить «жигулевский» масляный фильтр (значительно более простой в замене) и новый впускной коллектор, снизивший общую высоту двигателя, что было необходимо для размещения силового агрегата в новом моторном отсеке. Хотя даже эти мелкие изменения были сделаны с опозданием и привели к тому, что на «Москвич-2141» решили ставить подходящий по размеру и мощности двигатель ВА3-2106.

Но Волжский автозавод, с учетом собственной производственной программы, не мог обеспечить Москву необходимым количеством моторов (200 тыс. двигателей в год), так что на АЗЛК могли рассчитывать лишь на небольшую часть тиража этих агрегатов.

Пробную сборку «нулевого» автомобиля модели «Москвич-2141» на главном конвейере завода произвели 12 февраля 1986 года, а 15 февраля с него сошел «установочный» автомобиль под номером 000001. В течение месяца — к XXVII съезду КПСС —



Моторный отсек автомобиля «Москвич-2141». Хорошо видно продольное расположение двигателя

С МОТОРОМ RENAULT F3R МАШИНА

была собрана первая партия из 50 машин этой модели, а в конце 1986-го — первая товарная партия. К массовой сборке автомобилей «Москвич-2141» завод приступил с 9 июля 1988 года, после окончательного свертывания производства предыдущей модели. В 1991-м был достигнут пик годового выпуска — 104,4 тыс. экземпляров.

В 1994 году Уфимский моторостроительный завод наконец-то смог освоить увеличенные по рабочему объему модификации двигателя.

Появившиеся одновременно УЗАМ-3317 и УЗАМ-3313 с рабочим объемом 1,7 и 1,8 л соответственно заметно повысили динамические качества автомобиля и избавили от склонности к детонации. Увы, время было безвозвратно упущено, двигатели увеличенного объема почти не повлияли на спрос, выпуск автомобилей неуклонно снижался, вплоть до полной остановки конвейера в феврале 1996 года. За весь 1996-й завод произвел менее 3000 машин.

В начале 1997 года производство возобновилось — предпринимались отчаянные попытки спасти положение. Была проведена легкая модернизация внешности «Москвича» со сменой передней оптики, а на часть машин с начала 1998 года устанавливался импортный двухлитровый двигатель Renault F3R. С ним автомобиль получил наименование «Святогор» и индекс 21414.

В августе 1998 года грянул дефолт, и попытка повысить привлекательность выпускаемой модели за счет применения импортных комплектующих привела к резкому удорожанию автомобиля, а затем и вовсе к полному отказу от закупки импортных узлов и агрегатов. К началу 2000 года на площадках завода скопилось более 9000 непроданных машин, при этом часть продукции была некомплектной.

В результате в 2001 году АЗЛК выпустил всего 800 автомобилей, тогда как для рентабельности производства нужно было производить не менее 40 тыс. машин в год. Завод претерпел колоссальные убытки и в результате обанкротился — 4 марта 2002 года его главный конвейер остановился навсегда. Всего изготовили 716 831 автомобиль модели «Москвич-2141».



Автомобиль «Москвич-2141» в версии такси

ПОЛУЧИЛА НАЗВАНИЕ «СВЯТОГОР»

Технические характеристики автомобиля «Москвич-2141»

Число мест	5
Максимальная скорость, км/ч	153
Расход топлива при скорости 90 км/ч	5,8 л/100 км
Размер шин	155/80 R15

Масса

Снаряженная, кг	1070
Полная, кг	1470

Двигатель

Двигатель	ВАЗ-2106-70, бензиновый, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	79
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, см ³	1568
Степень сжатия	8,5
Максимальная мощность	76,4 л. с. при 5400 об/мин
Максимальный крутящий момент	12,4 кг-м при 3000 об/мин
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая
Передаточные числа	I — 3,308; II — 2,050; III — 1,367; IV — 0,946; V — 0,732, задний ход — 3,357

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя	зависимая, рычажно-пружинная, с двумя продольными упругими рычагами, сваренными с упругой поперечной балкой, поперечной штангой (тяга Панара) со стабилизатором поперечной устойчивости внутри балки

Тормоза

Рабочие	дисковые на передних колесах и барабанные на задних, с гидравлическим раздельным приводом и вакуумным усилителем
Стояночный	на задних колесах, с механическим приводом

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)

НОВИНКА



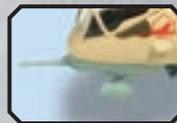
ОРИГИНАЛЬНАЯ ОКРАСКА



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ ПЛАСТМАССЫ



КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+