

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ



АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 80



«МОСКВИЧ-3-5-6»

В ЕДИНСТВЕННОМ ЧИСЛЕ
УСТАРЕВШАЯ «НЕВЕСТА»
ЗАПАСНОЙ ВАРИАНТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №80, 2012

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

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

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

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

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

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Сакаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

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

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь

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

Адрес для писем читателей:

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

Отпечатано в типографии:

Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена:
279 руб., 49.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2012 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;

3, 4, 5 (низ): частная коллекция

Максима Шелепенкова;

5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

6, 7 (лев., все): частная коллекция

Максима Шелепенкова;

7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

8/13: ООО «Де Агостини»;

15 (все): частная коллекция

Максима Шелепенкова;

последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:

ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —

Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

**Автомобиль «Москвич-3-5-6» любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**

Дата выхода в России 14.02.2012





В середине 60-х годов, после освоения «Москвича-408», все силы конструкторов МЗМА были брошены на создание нового двигателя М-412 и адаптацию к нему серийного кузова. В это же время в макетной мастерской бюро кузовов под руководством Ефима Мастбаума строили полноразмерные поисковые макеты автомобилей, которые могли бы прийти на смену существующему «Москвичу».

Без «запаса новизны»

Государственные испытания «Москвича-412» продлились весь 1967 год: его сравнивали с «Москвичом-408» и пятью европейскими автомобилями с двигателями рабочим объемом 1500 см³ — *BMW, Opel Rekord, SIMCA, FIAT, Volkswagen*. В компании зарубежных аналогов выделялся черный *Opel Rekord C* 1966 года выпуска — самый передовой по дизайну и внушительный по габаритам. Именно эта машина навела главного конструктора МЗМА Александра Федоровича Андропова на мысль, что новый мощный двигатель М-412 вполне позволяет создать автомобиль более высокого класса, чем существующий «Москвич» — с просторным салоном, повышенной устойчивостью и плавным ходом. О каком-либо копировании модели *Rekord* речь не шла — завод потратил годы, чтобы избавиться от наследия *Opel*, и никто не собирался «второй раз входить в ту же реку». Планировалось взять за основу

габариты и базу *Opel Rekord* и разработать автомобиль примерно той же размерности, но полностью отечественный и, разумеется, с двигателем М-412. Увеличение базы на 150 мм, длины на 200 мм и ширины на 100 мм выводило перспективный «Москвич» в промежуточный класс между новыми автомобилями ВАЗ-2101 и ГАЗ-24. Однако художникам-конструкторам, работавшим над экстерьером, Андронов дал странное задание: меняя размеры автомобиля в сторону увеличения, оставить неизменными основные поверхности серийного кузова. Иначе говоря, просто взять и укрупнить обычный «Москвич-412». Дело в том, что главный конструктор считал серийный вариант модели «М-408/412» выдающимся достижением отечественного автопрома. Для середины 60-х годов этот вариант действительно был удачным, но Александр Федорович не предполагал, что и с этой разработкой вскоре придется прощаться в угоду меняющейся конъюнктуре.

Требование Андропова вызвало неоднозначную реакцию среди коллег: молодые, способные художники Игорь Зайцев и Леонид Леонов посчитали решение копировать существующий автомобиль ошибкой и ушли с завода. Оставшиеся в КБ конструкторы-кузовщики выполнили задание руководителя. Появились полноразмерные пластилиновые макеты различных модификаций, в том числе несимметричные, из двух «альтернативных» половинок, а в 1969 году на дороги вышел первый опытный образец «большого» «Москвича». Автомобиль не выглядел уродливо, в экстерьере не чувствовалось влияние иностранных моделей. На рубеже 60–70-х годов силуэт «Москвича» считался вполне актуальным. Характерный «клюв» капота и сложное наклонное ребро жесткости на боковине, оставшиеся от прежней модели, передавали «фирменный стиль» завода. Даже облицовка, которую взяли от модернизированного «Москвича-408ИЭ/412ИЭ»,



Опытный образец «3-5-6» на фоне заводских корпусов новой территории АЗЛК

выпускавшегося серийно в 1969 году, вписалась в архитектуру нового кузова. Конструкторы изначально предусмотрели две модификации: легковую и грузопассажирскую. Вслед за седаном увидел свет и ходовой образец универсала. Но проблема заключалась в том, что этот вариант автомобиля не имел «запаса новизны»: его надо было ставить на конвейер срочно, не позднее 1971 года, чтобы он не успел устареть. Как раз в это время проводилась реконструкция АЗЛК (фактически по соседству со старым заводом строился

упущено. Встал вопрос, стоит ли тратить средства на перевооружение нового завода под выпуск автомобиля, разработанного пять лет назад.

Система индексации

В конце 50-х годов на МЗМА была придумана оригинальная система обозначения опытных образцов будущей базовой модели. В условном индексе зашифровывался год освоения производства и порядковый номер прототипа или серии однотипных прототипов. Например, опытные образцы

Вторая серия

Новый этап этой истории начался в 1972 году. На Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (МЗМА переименовали в АЗЛК в 1968 году) вернулись Зайцев и Леонов. Вскоре последовала отставка главного конструктора А. Ф. Андропова. Его преемником стал Игорь Константинович Чарноцкий, конструктор-двигателест, много лет проработавший на заводе. Чарноцкий сразу же согласился с предложением кузовщиков в короткие сроки разработать полностью новый автомобиль. По прежней

Оснащенный новыми узлами «Москвич-3-5-6» цвета «металлик» должен был продемонстрировать возможности АЗЛК

новый) и закупалось современное производственное оборудование. На новом месте логично было бы освоить выпуск совершенно новой модели. Но конструкторские работы над силовой структурой кузова прототипов затягивались — первые образцы оказались достаточно сырыми, требовавшими доводки. Так, краш-тест нового кузова, проведенный в 1970 году на Дмитровском полигоне, дал неудовлетворительные результаты. К завершению реконструкции завода новый автомобиль подготовить не успели, и в 1971 году с нового главного конвейера сошли обычные «Москвичи» моделей «М-408ИЭ» и «М-412ИЭ» образца 1969 года. Тем не менее, прототипы новых «больших» «Москвичей» все еще продолжали строить — уже с более продуманной силовой структурой и «осовремененной» внешностью. Новые испытания и краш-тесты отражали изменения к лучшему. Но время было

«Москвича-408», строившиеся с 1960 года, еще не обозначались своим будущим отраслевым индексом, а фигурировали в документах как «серии автомобилей 1963 года». На разных сериях и альтернативных проектах стояли условные индексы — от «63С2» до «63С12». Прототипы «больших» «Москвичей», заложенные в конце 60-х и строившиеся до начала 70-х, обозначались более туманно — «автомобили 1973–1975 годов», что отражалось в первых цифрах индекса — «3-5». В разных источниках фигурируют индексы машин, выполненных по исходному проекту 1967–1969 годов — от «3-5-1» до «3-5-4» (третья цифра обозначала номер серии прототипов). Правда, не исключено, что самые первые образцы носили какой-то другой индекс. Нормальных отраслевых номеров автомобиля данного семейства так и не дождалось, войдя в историю под нелепыми индексами с цифрами «через черточку».

системе индексации опытных разработок ему присвоили номер «3-5-5». К концу 1972 года были готовы два рабочих прототипа автомобилей с новым кузовом, экспериментальной коробкой передач КП-9 и пружинной задней подвеской. На АЗЛК как раз начались испытания дебютировавшего в 1972-м итальянского автомобиля *FIAT-132* той самой промежуточной размерности между «Жигулями» и «Волгой». В разгар зимы, в сильный мороз, большая группа конструкторов на только что построенных опытных образцах «3-5-5» и на *FIAT* отправилась в поездку из Москвы в Суздаль, и все машины благополучно вернулись на завод. В результате испытаний и доработки машин серии «3-5-5» во второй половине 1973 года из ворот экспериментального цеха вышел окончательный вариант под номером «3-5-6». Все опытные машины «3-5» строились по классической заднеприводной схеме — об альтернативных вариантах компоновки вроде переднего привода еще никто не задумывался. С конструктивной точки зрения неизменными остались передняя подвеска и рулевое управление. По сравнению с «Москвичом-412» увеличилась только колея. Более того, на прототипе «3-5-6» еще оставались барабанные тормоза всех колес с взаимозаменяемыми (с прежними моделями) механизмами. Остались также 13-дюймовые колеса с диагональными шинами. «Москвич-3-5-5» обули в применявшуюся тогда на конвейере «резину» М-130А, а на «3-5-6» установили более мощные шины М-154 от ВА3-2102. Главным новшеством в ходовой части автомобиля стала пружинная задняя подвеска: она осталась зависимой, с цельной балкой



Один из первых ходовых образцов серии «3-5» 1969–1970 годов с дизайном в стиле серийного «Москвича»



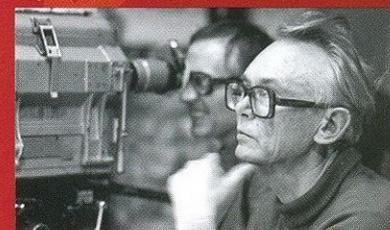
В начале 70-х годов СССР планировал купить технологию производства карбюратора «Стромберг» в базовом варианте и выпускать его на одном из автоагрегатных заводов. «Стромберги» были рассчитаны на систему питания, состоящую не из одного, а из двух карбюраторов, способных существенно улучшить наполнение цилиндров горючей смесью и тем самым резко повысить мощность. Для испытаний закупили большую партию карбюраторов, а мотористы АЗЛК разработали под их установку оригинальный впускной коллектор.

А в это время...

1970 год

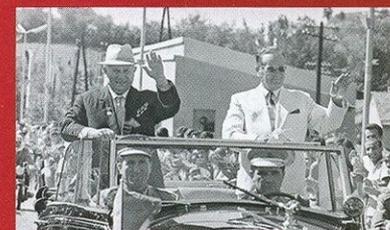
15 октября самолет Ан-24 с 46 пассажирами на борту, совершавший рейс Сухуми–Батуми, был захвачен отцом и сыном Бразинскасами. Вооруженные пистолетом, обрезом и гранатой угонщики принудили экипаж сесть в Турции. Во время захвата была убита бортпроводница Надежда Курченко.

1971 год



21 июня на экраны вышел фильм «12 стульев», снятый режиссером Леонидом Гайдаем по одноименному роману И. Ильфа и Е. Петрова. Фильм стал одним из лидеров проката: за год его посмотрели почти 40 миллионов зрителей. *На фото:* кинорежиссер Леонид Гайдай.

1971 год



29 июля президентом Югославии переизбран Иосип Броз Тито. С июля 1941 года Тито возглавлял Народно-освободительную армию Югославии, боровшуюся против нацистов. После окончания Второй мировой войны Тито был премьер-министром Югославии. В 1953 году впервые избран президентом. *На фото:* Никита Хрущев (слева) и Иосип Броз Тито (Югославия, 1963 год).

заднего моста, но при этом конструктивно не повторявшей подвеску «Жигулей». Образец «3-5-б» оснастили уже не серийным двигателем УЗАМ-412. Новый главный конструктор И. К. Черноцкий (по специальности моторист), сотрудники бюро двигателей под руководством В. А. Митрофанова и отдельного бюро перспективных двигателей, возглавляемого И. А. Окуневым, прекрасно понимали, какой потенциал изначально был заложен в моторы этого семейства. По некоторым конструктивным решениям двигатель «Москвича» получился даже более передовым, чем принятый в свое время за основу мотор BMW. Например, блок цилиндров советского двигателя отливался из алюминия, а немецкого — из чугуна. Поддон картера М-412 был литым, а у BMW — штампованным. Конструкторы во главе с Игорем Окуневым применили более простой, надежный и эффективный, чем у баварцев, привод распределителя зажигания от коленчатого, а не от распределительного вала, избавив механизм от лишних люфтов. Цепь привода масляного насоса заменили более простой и надежной парой шестерен. Конструкция блока

и съемных гильз позволяла безболезненно увеличить рабочий объем до 1,7–2,0 л, не говоря уже о вполне реальном варианте создания оригинальной головки цилиндров с двумя распределительными валами. Но, к сожалению, серийный двигатель, выпускавшийся заводом в Уфе по документации АЗЛК, так и оставался 1,5-литровым, с устаревшей моделью карбюратора К-126, унифицированного с ГАЗ-24 и ГАЗ-53. На «3-5-б» установили двигатель с увеличенным до 1799 см³ рабочим объемом и измененной системой питания, главной особенностью которой стали два горизонтальных спортивных карбюратора «Стромберг».

Программа максимум

Несбыточной мечтой конструкторов АЗЛК, Ижмаша и ВАЗа долгие годы оставалась автоматическая коробка передач. Прототип «3-5-б» получил импортную гидромеханическую коробку Borg-Warner, которую агрегатировали с уфимским двигателем и испытывали в паре с ним. Переключение режимов коробки передач осуществлялось типичным для 70-х годов и более поздних десятилетий



Один из первых ходовых образцов серии «3-5» (вид сзади)

«Гонки без финиша» (реж. А. Очкин, 1977 год)

Директора автомобильного завода Вилена Федоровича Мещерникова, посетившего один из западных автогигантов, спросили, почему советские машины не участвуют в «ралли века», которое проходит по территории нескольких континентов, ведь там будут представлены все крупнейшие мировые автопроизводители. И Мещерников решает отправить на престижные соревнования заводскую команду из четырех новых автомобилей — «тридцаток». Он убеждает коллег в необходимости посмотреть автомобили в деле, сравнить их с европейскими аналогами, понять, почему мы отстаем, какие узлы нуждаются в доработке, и требовать переноса утверждения перспективного образца, в роли которого выступает прототип «Москвич-3-5-6». Директора многие не поддерживают: скоро конец года, план горит, а он бросает силы на какое-то ралли... Советским экипажам поначалу не везет: они занимают последние места, их преследуют поломки и аварии, один автомобиль сходит с дистанции. В это же время фирма «Скандинавиум» отказывается от контракта с заводом, а это значит, что у Мещерникова не будет валюты на закупку нового оборудования. Ходят слухи, что директора вот-вот снимут, но он не отступает: план — дело важное, но для него еще важнее завтрашний день завода. В конце концов, преодолев все препятствия, три заводские «тридцатки» выходят в финал...

рычагом-селектором Т-образной формы. Стоит отметить, что новые агрегаты — двигатели увеличенного рабочего объема, опытные механические коробки КП-9 и КП-10, импортные «автоматы» и даже пружинные задние подвески — сотрудники отдела главного конструктора АЗЛК в 70-х годах активно испытывали на машинах с обычными кузовами от серийного «Москвича». Но опытный образец «3-5-6» не случайно по максимуму оснастили инновационными узлами и окрасили эффектной эмалью «металлик», в начале 70-х годов еще не применявшейся на советских автозаводах. Этот автомобиль прозвали «невестой»: как девушку

на выданье, его специально «наряжали» для показов должностным лицам, отвечавшим за принятие решений по перспективным видам продукции или за финансирование освоения новых моделей. Образец 1973 года был воплощением «программы максимум» и предназначался для демонстрации возможностей АЗЛК.

Однако выдать «невесту» замуж не удалось — ее представили потенциальным «женихам» в неподходящий момент. За два года, прошедшие с момента завершения реконструкции завода и пуска нового главного конвейера, введенное в эксплуатацию дорогостоящее оборудование, настроенное

на выпуск стандартных кузова и шасси «Москвича-412», еще не успело себя окупить. Освоение производства автомобиля с увеличенными габаритными размерами, базой и колеей потребовало перестройки и переналадки оборудования вплоть до списания отдельных, почти новых станков, прессов и штампов. Стало ясно, что с освоением принципиально новой модели АЗЛК придется повременить еще несколько лет, а к тому времени образец «3-5-6» устареет окончательно.

И все же опытные конструкторы завода нашли выход. К 1973 году группы экс-терьера и интерьерера КБ кузовов под руководством М. А. Елбаева и Л. А. Леонова приготовили, как козырную карту, запасной вариант. У них в активе был разработанный проект и опытный образец автомобиля «Москвич-412Н», сохранившего размерность центральной части кузова и шасси серийного «Москвича». Передняя и задняя части опытного образца выглядели более современно, а салон был абсолютно новым, соответствующим последним достижениям эргономики. Этот автомобиль можно было смело ставить на конвейер, не ломая ничего в производственной цепочке нового завода. При его разработке пригодились многие решения, опробованные на прототипах «3-5-5» и «3-5-6». В начале 1976 года он и пошел в серию как новая базовая модель «Москвич-2140».



«Москвич-3-5-6» в Суздале



Дальние родственники



Opel Rekord C (1966–1972 годы)

В 60-х годах *Rekord* занимал в модельном ряду *Opel* промежуточное положение между малолитражкой *Kadett* и автомобилем среднего класса *Kapitan*. Машины привлекали покупателей просторным салоном и дизайном в американском стиле. Семейство кузовов модели *C* включало двух- и четырехдверный седаны, универсал и купе-хардтоп. Модель с 1,5-литровым двигателем, купленная для испытаний на МЗМА, считалась самой экономичной в семействе — другие модификации оснащали 4-цилиндровыми двигателями в 1,7–1,9 л и даже 6-цилиндровым мотором объемом 2,2 л. Существовали модификации с автоматической коробкой передач. С 1968 года 6-цилиндровые автомобили с такими же кузовами выпускали под маркой *Commodore A*. В 1972 году появился автомобиль новой серии — *Rekord D*.



FIAT-132 (1972–1986 годы)

В 1972 году на смену *FIAT-125* пришла модель следующего поколения — *FIAT-132*. Увеличились колесная база, длина и ширина автомобиля. Более просторный салон получил гнутые боковые стекла, багажник стал вместительнее. Универсала в семействе не было — только седан. Машина сохранила классическую компоновку, рулевой механизм червячного типа, рычажно-пружинную переднюю подвеску, зависимую подвеску сзади. Первые выпуски *FIAT-132* комплектовали двигателями рабочим объемом 1,6 и 1,8 л, позднее появились 2-литровые бензиновые и 2,5-литровые дизельные модификации. В 1977 году кузов получил новые двери и боковые окна. После рестайлинга 1981 года модель назвали *Argenta*: в таком виде и с таким названием автомобиль выпускался до 1986 года.

1972 год



В мае Советский Союз посетил президент США Ричард Никсон. Это был первый после визита президента Рузвельта в 1945 году официальный визит в СССР американского президента. Никсон и Брежнев подписали договор ОСВ-1 об ограничении стратегических вооружений. *На фото:* Р. Никсон (справа) и Л. И. Брежнев во время приема в честь президента США.

1972 год

4 июня из Советского Союза выслан Иосиф Бродский, один из крупнейших русских поэтов XX века. Бродский известен не только как поэт, но и как эссеист, драматург и переводчик. В 1987 году Иосиф Бродский стал лауреатом Нобелевской премии по литературе.

1973 год



26 октября умер Семен Михайлович Буденный, герой Русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн, командующий Первой конной армией, один из первых советских маршалов, кавалер Георгиевских крестов и медалей, трижды Герой Советского Союза. *На фото:* С. М. Буденный (справа) и М. И. Калинин (1920 год).



«МОСКВИЧ-3-5-6»





- ❶ Спроектированный И. А. Зайцевым интерьер салона для отечественного автомобиля первой половины 70-х казался фантастически качественным и супердорогим. Отделочные материалы коричневого цвета вошли в моду только в 80-х годах
- ❷ Сиденье водителя с тканевой обивкой получилось комфортабельным, руль с полумягким ободом приятно ложился в руки — ладони по нему не скользили
- ❸ Тахометр расположен справа от спидометра, а не слева, как на ВАЗ-2103. Указатели уровня бензина и температуры охлаждающей жидкости оставили стрелочными, остальные индикаторы приборной панели — в виде контрольных лампочек





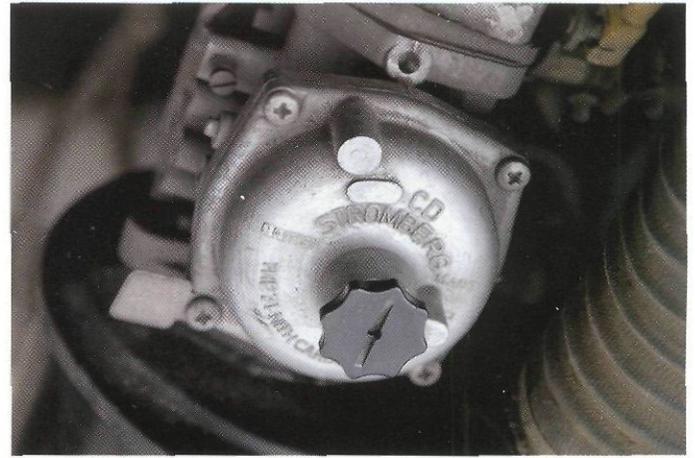
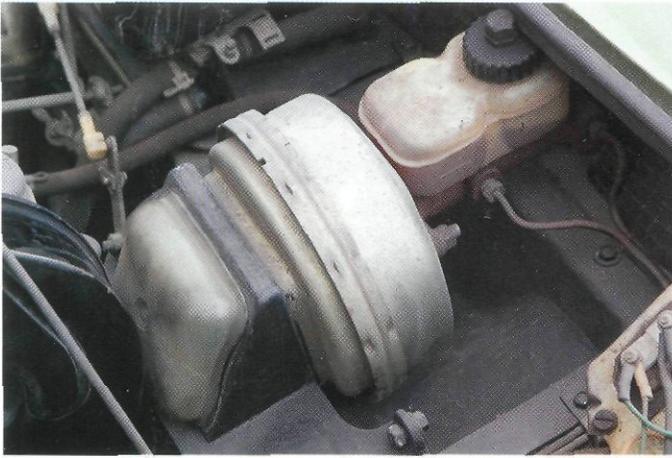
- ❶ От прямоугольных фар на прототипе «3-5-6» решили отказаться в пользу круглых. Под одним стеклом с фарой — габаритный огонь и указатель поворота
- ❷ Решетка вытяжной вентиляции салона и бело-красный огонек стояночного света — привычные детали непривычной формы
- ❸ Задние фонари соответствовали новейшим европейским нормам безопасности 70-х годов. Большие сигналы были хорошо видны участнику движения. Стоп-сигнал и габаритный фонарь разделены в отдельные секции
- ❹ Селектор автоматической коробки передач с Т-образным рычагом — не хуже, чем на иномарке 80–90-х годов
- ❺ Необычный для отечественного автомобиля металлический рычаг стояночного тормоза внушительных размеров с красной клавишей снятия блокировки
- ❻ Внутренняя рукоятка отпирания двери совмещена с подлокотником. Открывать дверь из салона очень удобно



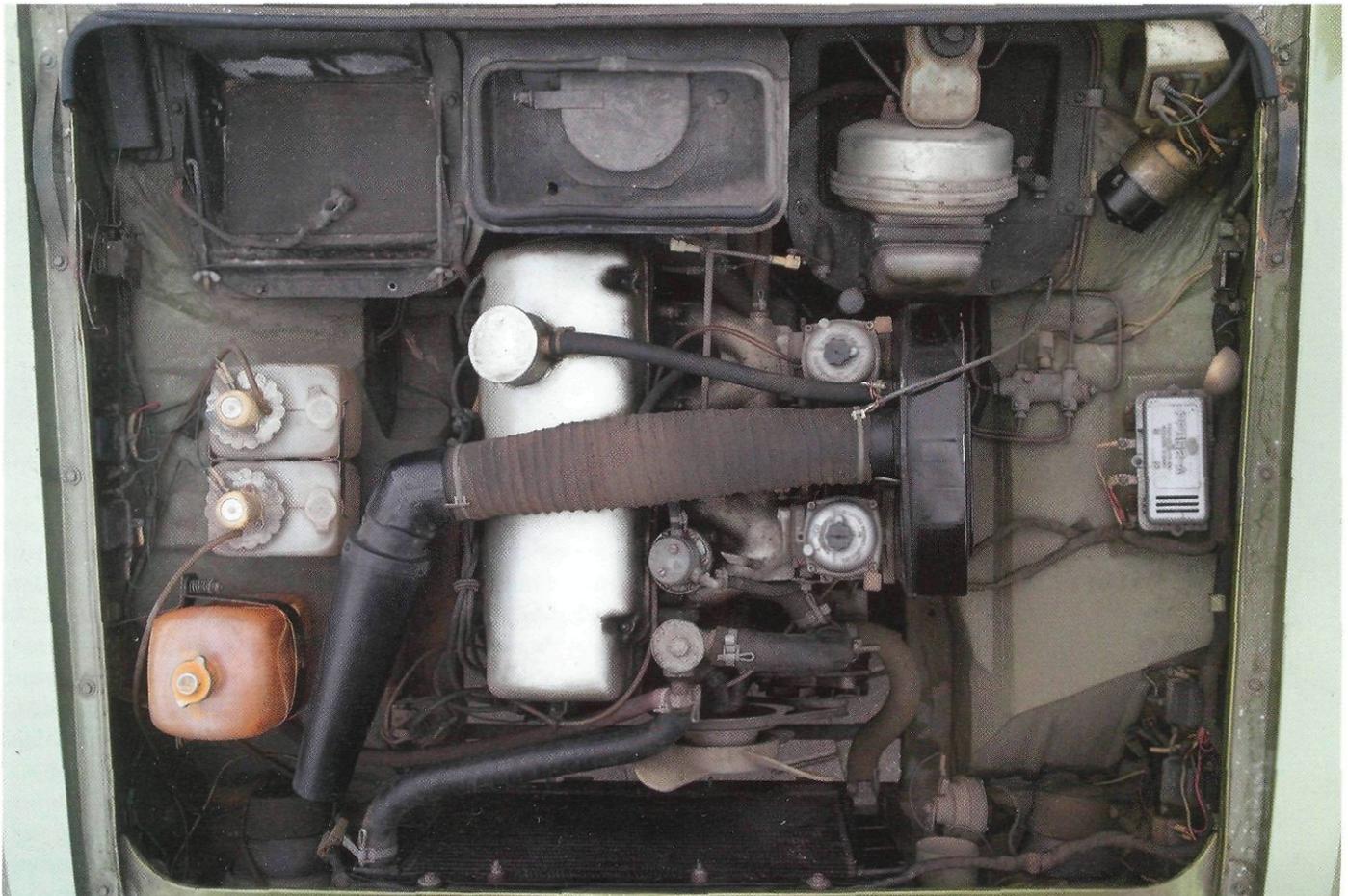


- ❶ Сзади автомобиль смотрелся вполне современно до второй половины 80-х годов. Такая же черная декоративная полоса между задними фонарями позже досталась «Москвичу-2140»
- ❷ Табличка с номерным знаком прикрывала горловину бензобака, как на серийных седанах «Москвич» — от М-402 до М-2140. Это позволяло подъехать к колонке на заправке любым бортом
- ❸ Утопленные ручки дверей в случае наезда не травмировали пешехода. У прототипа «3-5-6» ручки полностью оригинальные, более удобные, чем у «Жигулей» и «Москвича-2140»
- ❹ Колеса собраны из серийных деталей — колпаки от ИЖ-412, декоративные накладки (так называемые фальшдиски) — от «Москвича» производства АЗЛК, шины — от универсала ВАЗ-2102





- ❶ Мощный усилитель тормозов иностранного производства. Аналогичная модель усилителя на серийных советских автомобилях не применялась
- ❷ Карбюратор серии Stromberg английской компании Zenith оснащен резервуаром для масла с завинчивающейся пробкой
- ❸ Массивный кожух воздушного фильтра системы питания с двумя карбюраторами. Аналогичные двоянные карбюраторы Stromberg применялись на спортивных автомобилях Jaguar и Triumph, а также на некоторых двигателях Mercedes Benz. В СССР их устанавливали на спортивные «Москвичи» заводские гоночные команды АЗЛК и ИЖа
- ❹ Под капотом — опытная модификация уфимского двигателя с увеличенным рабочим объемом и двумя распределительными валами в головке цилиндров, приводившими клапаны непосредственно, без штанг толкателей



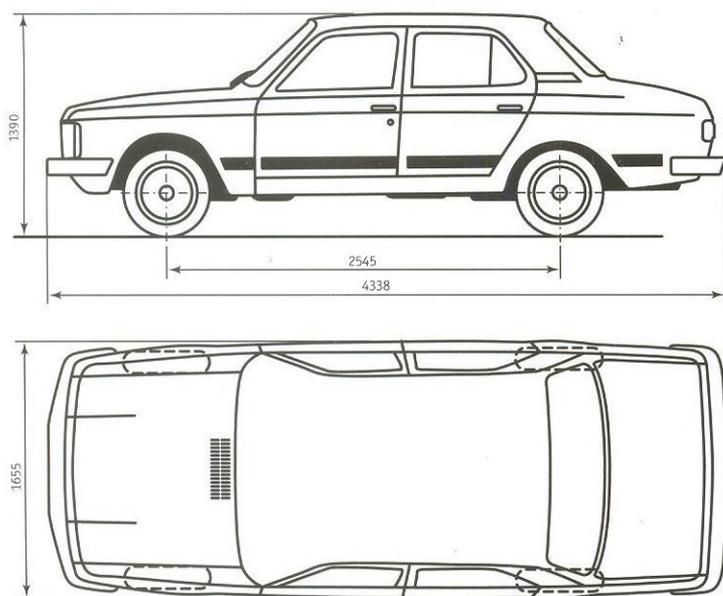


Схема автомобиля «Москвич-3-5-6»

Технические характеристики «Москвич-3-5-6»

Число мест	5
Максимальная скорость	149 км/ч
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Размер шин	6.45-13
Генератор	Г250-Ж1
Стартер	СТ-117А
Свечи	А20Д
Прерыватель-распределитель	Р147

Рулевой механизм

глобоидальный червяк и трехзубый сектор

Подвеска передняя

независимая, пружинная, амортизаторы гидравлические

Подвеска задняя

зависимая, пружинная, амортизаторы гидравлические

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом

стояночный — на тормозные механизмы задних колес, с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач

автоматическая *Borg-Warner*

Главная передача

коническая гипоидная

Двигатель

рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	85
Рабочий объем, см ³	1799
Степень сжатия	10
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

«Стромберг»

Максимальная мощность

103 л.с. при 5500 об/мин

Редкий экземпляр

Сохранился «образцово-показательный» «Москвич-3-5-5», окрашенный на заводе в серебристый «металлик». Он находится в частном собрании старых советских автомобилей Михаила Красинца в деревне Черноусово Тульской области. С некоторых пор эта коллекция имеет статус музея под названием «Авто-СССР» и является филиалом Чернского государственного историко-краеведческого музея им. М. А. Вознесенского. Коллекция хранится в чистом поле под открытым небом, и статус музея на состояние «экспонатов» никак не влияет: большинство из них пребывают в плачевном состоянии. Похоже, при таком подходе у уникального «Москвича-3-5-5» вряд ли есть шанс уцелеть и быть приведенным в порядок.





Автомобиль «3-5-6» изготовлен в единственном экземпляре. Задуманный на его базе универсал так и не был воплощен в металле. Но среди машин предшествующих серий «3-5» можно выделить некоторые модификации.



«Москвич-3-5-3»

В 1970 году вслед за первыми образцами седанов увеличенной размерности был построен унифицированный с ними грузопассажирский универсал с индексом «3-5-3». Он получил цельную, поднимающуюся вверх пятую дверь. Однако погрузочная высота оказалась больше, чем у серийного универсала «Москвич-427» — примерно на уровне созданной в 1969 году в Горьком «Волги» ГАЗ-24-02. Зато «3-5-3» получился ощутимо вместительнее, чем «Москвич-427» и ВАЗ-2102.



«Москвич-3-5-4»

Последняя версия автомобиля с исходным вариантом архитектуры кузова проходила испытания в 1971-1972 годах. Она отличалась от более ранних образцов облицовкой, которая утратила сходство с серийным «Москвичом-412ИЭ», и формой задней части. Версия получила новый, травмобезопасный салон, отвечавший ужесточившимся европейским требованиям. В период обкатки этой модификации на АЗЛК появился новый главный конструктор, и направление работы изменилось.



«Москвич-3-5-5»

Это был первый вариант автомобиля, полностью утратившего внешнее сходство с М-412.

«Москвич-3-5-5» был построен в двух экземплярах в конце 1972 года. Новая модификация оснащалась пружинной задней подвеской и перспективной коробкой передач КП-9. На этом образце впервые окна передних дверей были сделаны без форточек. Опробованные на «Москвиче-3-5-5» дизайнерские решения пригодились при создании автомобиля «Москвич-2140». При проектировании задних стоек модификации «3-5-5» была допущена серьезная конструктивная ошибка, в результате которой появился эффект прогиба крыши. Эту досадную ошибку удалось исправить на следующей модели — «Москвиче-3-5-6».



«Москвич-3-5-6» универсал (проект)

В семейство кузовов «3-5-6» тоже изначально закладывались две модификации: классический трехобъемный седан и пятидверный универсал. К сожалению, это был последний в истории завода случай, когда два наиболее востребованных кузова с самого начала планировали в виде семейства. Грузопассажирский автомобиль так и не успели построить до закрытия проекта. Он остался в виде пластилинового макета из двух половин, представлявших собой два альтернативных варианта внешнего вида.

Коллекционное подарочное издание

Эта прекрасно иллюстрированная книга рассказывает о наиболее значительных событиях на заре космической эры, малоизвестных подробностях создания первого в мире космического корабля, триумфальном орбитальном полете Юрия Гагарина и последующих исторических миссиях кораблей «Восток».

Закажите прямо сейчас!

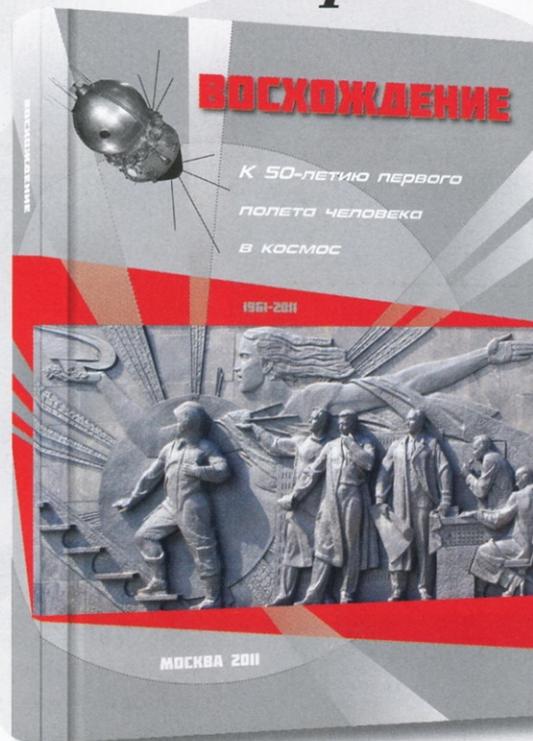
На сайте

www.deagostini.ru



или позвонив по телефонам горячей линии:
8 800 200-0201 (для регионов России)
8 495 660-0202 (для Москвы)

Больше информации на сайте
www.books.deagostini.ru



Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua
или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-2144» «ИСТРА»

DeAGOSTINI

