

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 81

СССР



«МОСКВИЧ-2144» «ИСТРА»

НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ
КРЫЛАТЫЙ КУЗОВ ИЗ КРЫЛАТОГО МЕТАЛЛА
«ДРУЖЕЛЮБНЫЙ» АВТОМОБИЛЬ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №81, 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 Пабблишинг»
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: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): www.media.renault.com;
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, Алексея Джигурду,
Максима Шелепенкова
и Александра Павленко

Автомобиль «Москвич-2144» «Истра»
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».

Дата выхода в России 13.03.2012





Модной темой в мировом автомобилестроении 80-х была разработка «автомобиля 2000 года». Начало нового тысячелетия неумолимо приближалось, и редкий из крупных международных автосалонов обходился без презентации очередного невероятного концепт-кара. Одним из советских «автомобилей будущего» был «Москвич-2144» «Истра».

Очевидное невероятное

Концепт-кары — это экспериментальные модели, в которых находят воплощение самые смелые конструкторские идеи. Они демонстрируют инженерный потенциал компании, позволяют оценить реакцию покупателя на инновационный продукт и привлечь к сотрудничеству новых партнеров. Многие технические и дизайнерские решения, воплощенные в концепт-карах, потом появляются на серийных моделях.

В конце 80-х годов такой концепт-кар разрабатывался управлением конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР) московского Автозавода имени Ленинского комсомола (АЗЛК). К тому времени конструкторы наконец-то передали производителям окончательный вариант автомобиля «Москвич-2141». Осталась позади многолетняя практика копирования чужих технических и дизайнерских решений. Конструкторы ждали нового, большого, самостоятельного проекта.

Обстановка, казалось, начала меняться к лучшему. Избранный Генеральным секретарем ЦК КПСС Михаил Сергеевич Горбачев помимо перестройки и гласности поставил еще одну задачу — ускорение научно-технического прогресса. Под этим лозунгом можно было выдвигать смелые идеи, открывать новые направления конструкторских работ. Многие деятели «эпохи застоя» были отправлены в отставку, в том числе министр автомобильной промышленности В. Н. Поляков. Казалось, теперь уже ничто не мешает советским автомобилестроителям создать свой оригинальный «автомобиль 2000 года».

Специально для воплощения этого проекта в 1985 году в УКЭР АЗЛК была организована Группа перспективных автомобилей, которую возглавил Александр Васильевич Куликов, конструктор бюро общей компоновки. Он пришел на АЗЛК после окончания МАМИ и к тому времени проработал на заводе примерно 10 лет. Куликов сформировал небольшой,

но дружный коллектив творческих людей, по-настоящему увлеченных общей идеей. Группа из четырех конструкторов сумела продержаться вместе до закрытия проекта в 90-х годах.

За конструкторские работы по кузову отвечал Михаил Душутин. Он подробно разработал практически все элементы кузова перспективной модели. Дизайн проектировал Сергей Ивакин. В его обязанности входило не только придумать внешний вид «автомобиля будущего», но и создать математическую модель всей внешней поверхности кузова, с чем он успешно справился. Ивакин проектировал и интерьер салона. Двигатель и трансмиссию создавал Алексей Джигурда. На поздних стадиях в группе работало еще несколько молодых инженеров. Куликов как ведущий конструктор взял на себя общую компоновку и шасси автомобиля. Он же занимался координацией работ с двумя десятками отечественных и зарубежных предприятий, привлеченных к участию в проекте.



Макет легкового автомобиля «Москвич-2144» «Истра» в музее АЗЛК

Изначально проекту собирались присвоить индекс «АЗЛК-2145», но позднее в конструкторской документации прижился номер «АЗЛК-2144». Он не был официально утвержден какими-либо плановыми или сертифицирующими органами, а служил условным обозначением, под которым выпускалась вся техническая документация на данную модель. В конце 90-х, когда проект был окончательно закрыт, тот же индекс «2144», словно государственный регистрационный знак, «перевесили»

региона, соответствовавшие традиции географической привязки марок советских автомобилей.

«Падающая» дверь

Проект «автомобиля будущего» позволял отказаться от конструктивной и технологической преемственности, а также от унификации деталей с существующими моделями, и создавать действительно новую конструкцию «с нуля». В основу концепции «Истры» ее создатели положи-

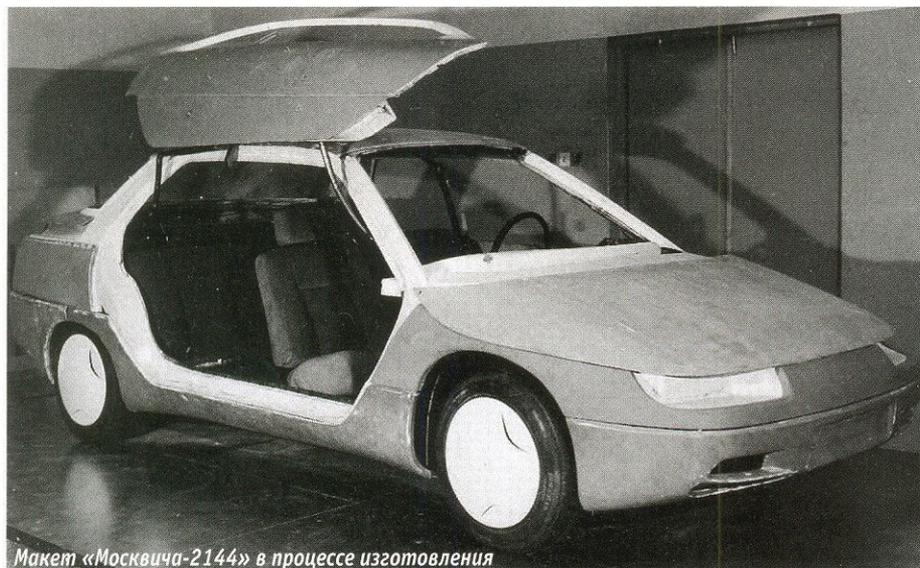
на 37%, по сравнению с «Москвичом-2141», уменьшить снаряженную массу автомобиля. А снижение веса ведет к резкому сокращению расхода топлива. Особенно ярко это проявляется в городском цикле движения с частыми ускорениями и торможениями, вызывающими большое энергопотребление. Создатели «Истры» подчеркивали, что на ускорение движения легкого автомобиля расходуется значительно меньше энергии. Повышение энергоемкости производства алюминиевого кузова по расчетам авторов

В основе концепции «Истры» — уменьшение вредного воздействия на окружающую среду за счет экологически безопасного топлива

на полноприводный седан семейства «2142», на этот раз утвердив официально. Имя собственное — «Истра» — перспективной разработке придумал лично А. В. Куликов. Известно, что директор АЗЛК В. П. Коломников выступал за сохранение традиционного бренда «Москвич», который, по его мнению, завод должен был нести при любых обстоятельствах как воинское знамя. Но за рубежом прекрасно прижился принцип двойного наименования марки-модели автомобиля, например *Toyota-Corolla* или *Ford-Scorpio*. Ничто не мешало вместо скучных цифровых индексов присваивать моделям двойные названия вроде «Москвич-Арбат», «Москвич-Яуза» или «Москвич-Истра». В перечисленных случаях использовались самые благозвучные и легко переводимые на иностранные языки образцы топонимики московского

ли радикальное уменьшение вредного воздействия автомобиля на среду обитания, экологическую чистоту, снижение энергоемкости и токсичности при производстве, эксплуатации и утилизации пришедшей в негодность машины. Чем меньше энергии расходуется при изготовлении автомобиля и в процессе эксплуатации, тем меньше вреда для окружающей среды. Решить эту задачу предполагалось за счет использования новых материалов для кузова, а главное — принципиально нового, экологически безвредного топлива. Несущий кузов автомобиля «Истра» решили изготавливать из легкого алюминиевого сплава. Была проведена большая работа по проектированию пригодных для автомобилестроения и дешевых технологий производства алюминиевого проката, сварки и склеивания деталей. Это позволило

проекта компенсировалось за счет вторичного использования алюминия после утилизации: при переплавке алюминия удается вернуть до 80% энергии, затраченной на его производство. Типичную для советского времени проблему ограниченного доступа предприятий автомобилестроения к фондам на алюминиевый прокат также предполагалось решить за счет привлечения вторичного сырья легких сплавов. Кузов «Истры» существенно отличался от всех известных моделей не только тем, что был сделан из алюминия. Макетный образец выделялся необычной конструкцией дверей, выходивших из проема и поднимающихся на рычагах с шарнирами вверх. С каждого борта находилась только одна дверь примерно такой же длины, как две двери — передняя и задняя — обычного автомобиля. Это решение должно было сделать новую машину более универсальной. Среднюю стойку убрали, чтобы в салон можно было легко занести крупногабаритный груз. В советское время многие владельцы обычных автомобилей со скромным багажником, особенно «Запорожцев», удаляли правое переднее сиденье, освобождая место для груза. Разработчики «Истры» учли эту особенность: цельная, открывающаяся вверх дверь плюс возможность убрать или сложить оба правых сиденья (прежде всего переднее) — и седан приобретал свойства универсала. Но при этом сзади у него оставался обычный изолированный от салона вместительный багажник. Да, поднимающиеся двери не идеальны с точки зрения безопасности: «падающая» сверху вниз огромная дверь может



Макет «Москвича-2144» в процессе изготовления



Отечественный «концепт-кар 2000 года» разрабатывали с учетом психологии «хозяйственного» советского автолюбителя, привыкшего использовать легковой автомобиль в качестве грузового. В советскую эпоху были очень популярны багажники, устанавливаемые на крышу. Поэтому создатели «Истры» предусмотрели возможность монтажа по центру крыши крепкого багажника для длинномеров — от легких лыж до солидных по весу стройматериалов.

нанести травму, а если автомобиль при ДТП перевернулся вверх колесами, эвакуация людей из салона невероятно осложняется. Но не будем забывать, что «Истра» — это не прототип серийного автомобиля, а, прежде всего, концепт-кар, на котором уместно пробовать самые смелые, авангардные технические идеи. Вполне вероятно, появившись в рамках проекта «Истра» несколько опытных образцов, на них отработали бы другие варианты боковых дверей без центральной стойки: распашные или сдвижные. Кроме того, поднимающиеся вверх двери создают дополнительную динамическую нагрузку на крышу и стойки. Возможно, конструкторы хотели убедиться, что силовая структура верхней части кузова «Истры» обладает солидным запасом жесткости и прочности, поэтому ей не страшно принимать на себя даже вес огромных, поднимающихся и опускающихся дверей.

А вместо нефти — рапсовый мотор!

Главным элементом нового, «дружелюбного» к окружающей среде автомобиля,

должен был стать многотопливный дизельный двигатель.

Официальным партнером АЗЛК по созданию двигателя «Истры» была объявлена небольшая немецкая моторостроительная фирма *Elsbett Konstruktion*, заинтересованная в сотрудничестве с советскими предприятиями. Основатель фирмы Людвиг Эльсбетт по праву может считаться одним из самых выдающихся конструкторов в истории мирового двигателестроения. Ему принадлежат патенты двухтактного дизеля *Junkers* с движущимися навстречу другу другу поршнями, и дизеля *MAN* с пленочным смесеобразованием. В 60–70-е годы Эльсбетт изобрел дизель с оригинальным рабочим процессом «Дуотермик» и основал фирму по производству таких двигателей. Процесс «Дуотермик» позволяет двигателю внутреннего сгорания работать на нерафинированных сортах растительного масла. При этом допускается использовать обычное дизельное топливо и низкооктановый бензин, а также их смесь, керосин или жидкое котельное топливо.

В 80-х в активе у *Elsbett* был компактный трехцилиндровый дизель *Elko*, работавший

А в это время...

1986 год



В январе успешно прошел ледовые испытания советский атомный ледокол «Россия», построенный на Балтийском заводе в Ленинграде. Это четвертый в мире ледокол с ядерной энергетической установкой. На фото: атомоход «Россия» во льдах Карского моря.

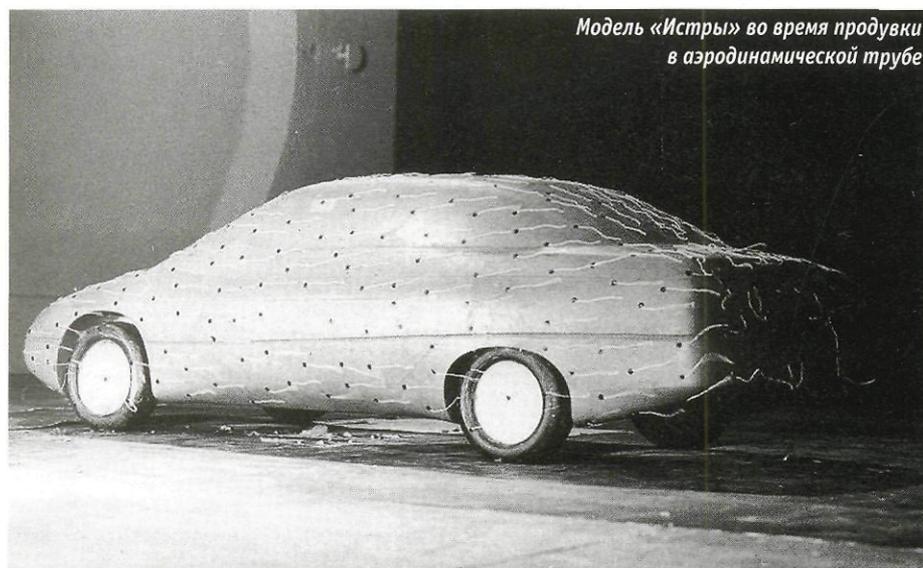
1986 год



5 июля в Москве открылись первые Игры доброй воли — международные соревнования, по масштабу сравнимые с олимпийскими играми. Идея проведения игр возникла после бойкотов Олимпиады 1980 года в Москве и 1984 года в Лос-Анджелесе. Соревнования проводились по восемнадцати видам спорта. На фото: церемония открытия игр на Центральном стадионе имени В. И. Ленина в Лужниках.

1987 год

В 1986 году на Рижском автобусном заводе (РАФ) развернулась публичная дискуссия о будущем предприятия. А в 1987 году на РАФе впервые в советской истории прошли выборы директора завода. Новым руководителем был избран Виктор Боссерт.



Модель «Истры» во время продувки в аэродинамической трубе

на рапсовом масле и обладавший целым набором необычных технических решений. Например, в системе охлаждения вместо антифриза циркулировало моторное масло. При этом конструкция получилась очень простой, с минимальным количеством деталей. Дизель выпускался малыми партиями по 300–400 штук в год, фирма *Elsbett* самостоятельно оборудовала им автомобили *Mercedes Benz 190 (W-201)* — примерно

советских партнеров немецкая компания была готова разработать и четырехцилиндровую модификацию. Кроме того, возникли проблемы с пуском при температуре воздуха ниже -15°C , но их решили за счет дополнительного устройства предпускового подогрева или использования в мороз обычного дизельного топлива. Применение рапсового масла вместо нефтяного топлива позволяло в корне перело-

немало других инноваций. Планировалось применять бесступенчатую трансмиссию с вариатором — на нее был готов комплект технической документации. Интересно, что в XXI веке подобные агрегаты нашли серийное применение в автомобилестроении. Правда, в последние годы работы над проектом Куликов поручил Джигурде начать разработку обычной пятиступенчатой механической коробки — серийная

Макетный образец «Истры» выделялся необычной конструкцией дверей, поднимавшихся вверх на рычагах с шарнирами

по 50 машин ежегодно, остальные моторы шли на стационарные силовые установки. Индекс «3.82.92Т» обозначал количество цилиндров, ход поршня и наличие турбонаддува, который являлся неотъемлемым элементом конструкции. При рабочем объеме 1,45 л мотор развивал 82–95 л. с. при 4500 об/мин и выдавал 15–16 кгм крутящего момента при 3000 об/мин. Испытания этого дизеля в СССР показали, что ему не противопоказано моторное масло, применявшееся в двигателях грузовиков КАМАЗ. А оснащенный мотором *Elko* «Москвич-2141» в 1990 году вне зачета участвовал в экоралли Москва–Рига и на трассе показал невероятно низкий контрольный расход топлива — 2,69 л на 100 км. Одним из недостатков дизеля *Elko* советские испытатели признали недостаточную уравновешенность, вызванную трехцилиндровой схемой, но по заказу

мать экологические показатели двигателя, без каких-либо нейтрализаторов сделав его практически безвредным для окружающей среды, ведь в отличие от нефти растительное масло не содержит соединений серы. А еще внедрение двигателей на растительном масле — это ощутимый шаг к сбережению запасов нефти, созданию новых отраслей сельского хозяйства и переработки растительного сырья. Наконец, в бак можно было заливать даже просроченное пищевое нерафинированное растительное масло. Заявленный расход топлива легкой алюминиевой «Истры» с обогреваемым кузовом и дизелем, выполненным по патенту *Elsbett Konstruktion*, составлял всего 3 л на 100 км.

Гости из будущего

Конструкция концепт-кара «Истра» помимо кузова и двигателя содержала

коробка от «Москвича-2141» не подходила по ряду параметров. Двигатель планировалось установить спереди продольно, привод предусматривался передний или полный.

Очень интересным устройством можно считать систему голографического отображения возникающих перед автомобилем препятствий в прозрачной линзе, встроенной в лобовое стекло, — прообраз появившихся в начале 2000-х годов систем ночного видения. Кстати, такой прибор был изготовлен Государственным оптическим институтом имени С. И. Вавилова в качестве рабочего опытного образца.

В проекте «Истра» предполагалось участие научно-исследовательских институтов и оборонных научно-производственных объединений. Например, НПО «Алмаз» совместно с НАМИ поручалась разработка антиблокировочной и антипробуксовочной систем. Тот же «Алмаз» должен был создать пневматические упругие элементы регулируемой подвески. Климатическую установку с кондиционером проектировало НПО «Красная Звезда», серводвигатели, управляющие приводами агрегатов, готовило НПО «Автоэлектроника», систему предварительного натяжения ремней и подушки безопасности (их тогда называли надувными мешками) взял на себя Институт теоретической и экспериментальной физики. НИИШП должен был подготовить оригинальные шины. Совместными усилиями советские научно-производственные объединения на рубеже 80–90-х годов вполне могли начать создавать те автомобильные системы и устройства, которые нашли реальное применение на зарубежных автомобилях третьего тысячелетия.



Первый показ завершеного макета легкового автомобиля «Москвич-2144» «Истра»

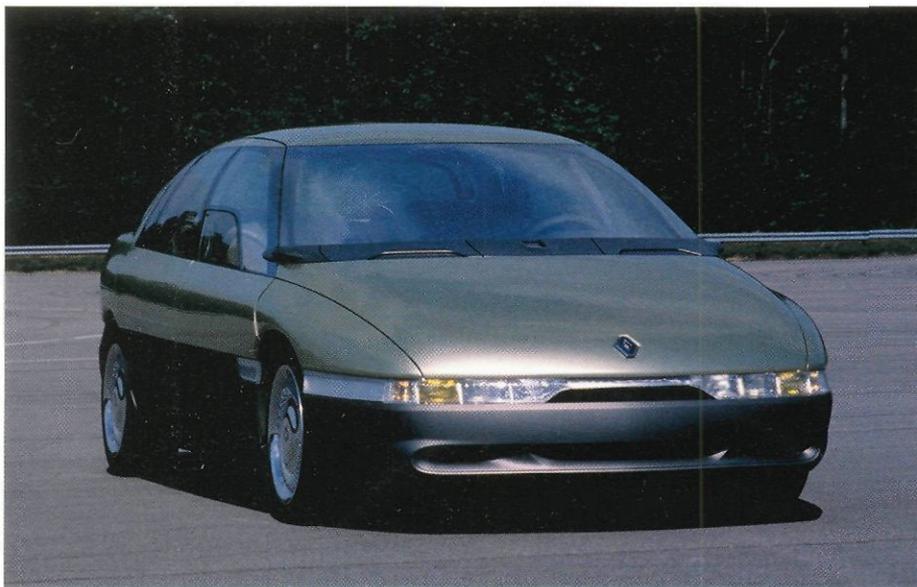


Только в музее

Разработка новых устройств и технологий требовала времени и немалых денежных средств. К 1991 году коллектив группы перспективных автомобилей АЗЛК успел завершить только посадочный макет «Истры» с пластиковыми наружными панелями и сваренным из листовой стали днищем. У макета были комплектный салон, работающие подъемные двери, открывающиеся крышки капота и багажника, рабочая система реечного рулевого управления. Но вскоре перестал существовать Советский Союз, обесценился рубль, а власти ввели жесткую кредитную политику. В феврале 1992 года ушел из жизни генеральный директор АЗЛК В. П. Коломников. Новым руководителем завода не нужна была не только футуристическая «Истра» — они легко похоронили и более «приземленные» разработки, такие как минивэн АЗЛК-2139 «Арбат» и автобус АЗЛК-3733. Даже седан «Москвич-2142»

надолго остался без внимания. Куликов еще боролся за свое детище: писал докладные записки в инстанции и «компетентные органы», рассказывал о проекте «Истра» и проблемах с его финансированием немногочисленным журналистам, интересовавшимся этой темой. В 1993 году все работы над «Истрой» были остановлены. Возобновить их Куликов не сумел, даже занимая должность главного конструктора завода с марта 1994 по июль 1995 года. Зарубежные автомобилестроительные компании создают концепт-кары для демонстрации на крупнейших мировых выставках и салонах. В первой половине 90-х в Москве уже проходили международные автосалоны, и макетный образец «Истры» вполне мог украсить стенд АЗЛК в качестве концепта и «шоу-стоппера». К сожалению, и эту возможность упустили — макет ни разу не покидал стен завода. Первой публичной демонстрации «Истра» удостоилась только в качестве музейного экспоната.

Дальние родственники



Renault Megane (1988 год)

Марка *Megane* ассоциируется с популярными серийными моделями, первая из которых появилась в 1996 году. Но самым первым *Renault Megane* был концепт-кар «2000 года», представленный на Парижском автосалоне осенью 1988-го. Автомобиль имел четыре ведущих и управляемых колеса. Центральная стойка кузова отсутствовала, передние двери сдвигались вдоль борта вперед, а задние — назад. Открывались двери только дистанционно, с брелка. Для удобства посадки сиденье водителя поворачивалось на 60°, а кресло переднего пассажира — на 180°. Машина оснащалась водительской подушкой безопасности и регулируемым вместе с рулем щитком приборов. Коэффициент аэродинамического сопротивления составлял 0,21. Кузов отличался оригинальным багажником — задняя панель с частью бампера выдвигалась, как ящик стола, вместе с поддоном пола багажника. Машина была оснащена шестицилиндровым 250-сильным двигателем рабочим объемом 3 л.

1990 год

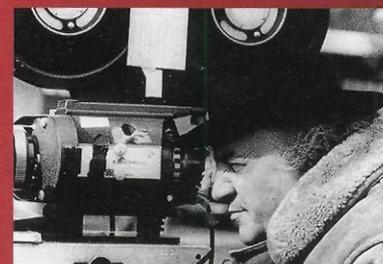


7 июня в Москве на Поместном Соборе Русской православной церкви Патриархом Московским и Всея Руси был избран Алексей II. Интронизация Алексея состоялась 10 июня 1990 года в московском Богоявленском соборе. Алексей находился на Патриаршем престоле до своей кончины в декабре 2008 года.

1991 год

15 апреля основан Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Эта международная экономическая организация создана с целью кредитной поддержки стран Центральной и Восточной Европы при переходе к рыночной экономике. Штаб-квартира ЕБРР находится в Лондоне.

1993 год

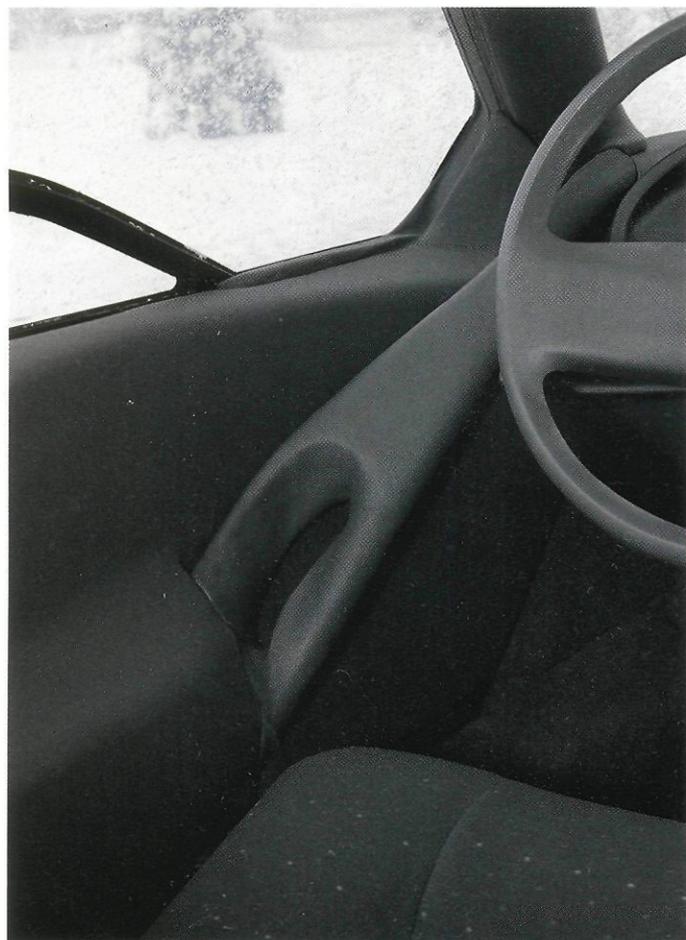


31 октября ушел из жизни знаменитый итальянский кинорежиссер и сценарист Федерико Феллини — автор фильмов «Ночи Кабирии», «Амаркорд», «Сладкая жизнь», «Восемь с половиной» и т. д. Феллини был обладателем пяти «Оскаров», «Золотой пальмовой ветви» Каннского фестиваля и премии «Золотой глобус».



«МОСКВИЧ-2144» «ИСТРА»





- ❶ Интерьер салона «Истры» и сегодня смотрится актуально
- ❷ Рукоятка отпирания двери выполнена как часть подлокотника
- ❸ Рулевая колонка должна была регулироваться по высоте вместе со щитком приборов, его козырьком и частью корпуса панели





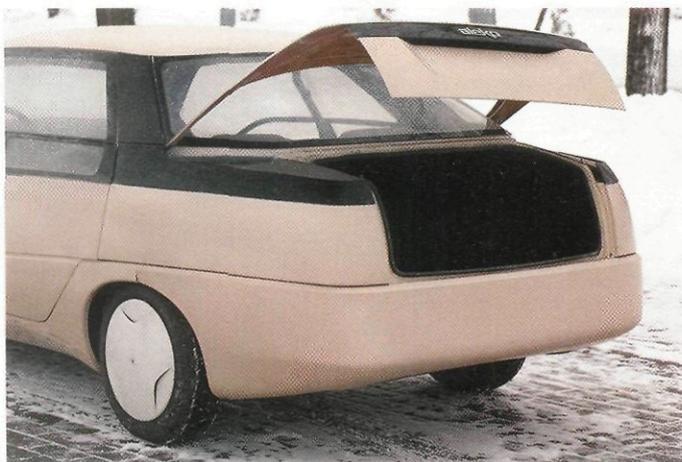
- ❶ На консоли располагается дисплей бортового компьютера
- ❷ Спокойный, без изысков дизайн передка отлично подошел бы серийному автомобилю. Макеты фар выполнены из тонированного стекла. Небольшие размеры двигателя позволили сделать капот коротким
- ❸ Ручка-клавиша, управляющая замком двери
- ❹ Сзади автомобиль смотрится оригинально и самобытно. Тонкая полоска задних световых сигналов выполнена как продолжение декоративных накладок задних стоек. Существовал эскиз модификации с увеличенными задними фонарями





- ❶ Широкий проем двери открывает пассажирам доступ одновременно к переднему и заднему сиденьям. В случае трансформации салона такой проем обеспечит удобную погрузку вещей
- ❷ При открывании дверь выходит из проема и сдвигается вверх, на крышу
- ❸ Рычаги и шарниры, на которых поднимается дверь





- ❶ Багажник получился вместительным. Разъем крышки, опущенный до бампера, уменьшил погрузочную высоту. Такие крышки багажника широко применялись в 90-е годы
- ❷ Раздвижные форточки вместо опускаемых стекол использовались на многих экспериментальных автомобилях 80-х. Тогда считалось, что они позволяют снизить аэродинамическое сопротивление. В серийном автомобилестроении это решение не прижилось
- ❸ Рулевое управление — один из немногих действующих узлов макета. Под капотом можно увидеть рулевую рейку и карданный шарнир, связывающий ее с колонкой
- ❹ Под капотом находится макет многотопливного дизеля, который планировали устанавливать продольно



Интересно, что создавать свои «автомобили 2000 года» в конце 80-х пробовали многие отечественные автозаводы и отраслевой Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ).

В центре стиля ВАЗа с 1980 года группа конструкторов (А. Патрушев, С. Чагин, В. Ярцев и другие) работала над концепт-карами X-1 и X-2, получившими прозвище «банан» за характерную форму однообъемного кузова. Главной идеей концепта стал салон свободной планировки. Все пассажирские сиденья были легкоъемными, их можно было свободно переставлять по ходу и против хода движения, заднее сиденье могло устанавливаться ближе к переднему или, наоборот, отодвигаться к задней стенке. Предусматривались также детские кресла. Если извлечь из салона пассажирские сиденья, освобождалась площадь для грузов большого размера.

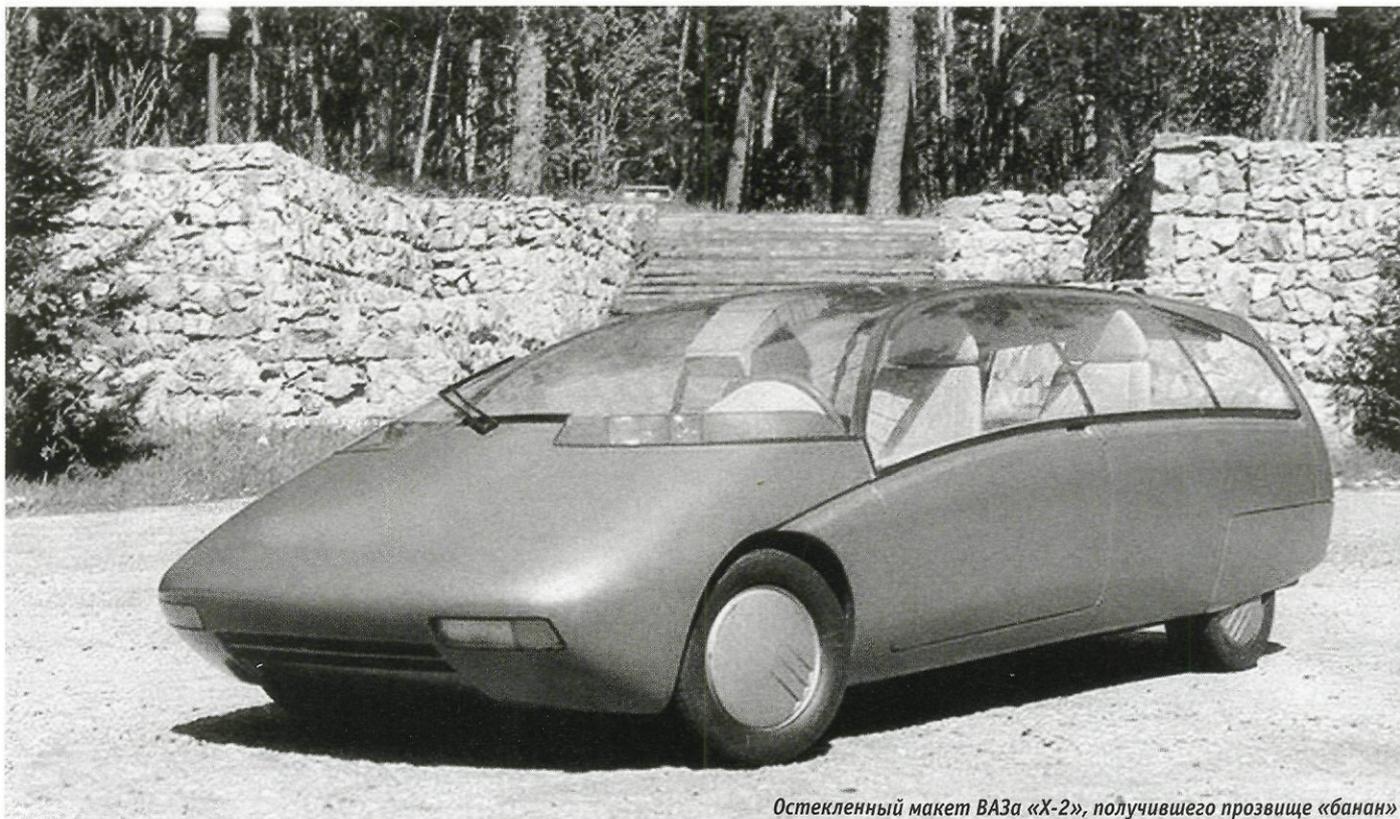
Стоит подчеркнуть, что этот концепт начинали проектировать в Тольятти, когда мировое автомобилестроение еще не выпускало ни одной серийной модели минивэна. Силовой агрегат планировалось использовать от ВАЗ-2108. Кузов был каркасно-панельного типа. Первый

вариант X-1 был пятидверным, по габаритам близким к ВАЗ-2108, второй X-2 — более компактным, трехдверным, уменьшенной длины. Интересно, что высота обтекаемого кузова осталась практически такой же, как у обычных легковых автомобилей «Жигули» и «Самара». Ни один ходовой образец так и не был построен, до стадии посадочного макета дело тоже не дошло. «Бананы» остались в виде эскизов, остекленных моделей в масштабе 1:5 и пластилиновых макетов в натуральную величину.

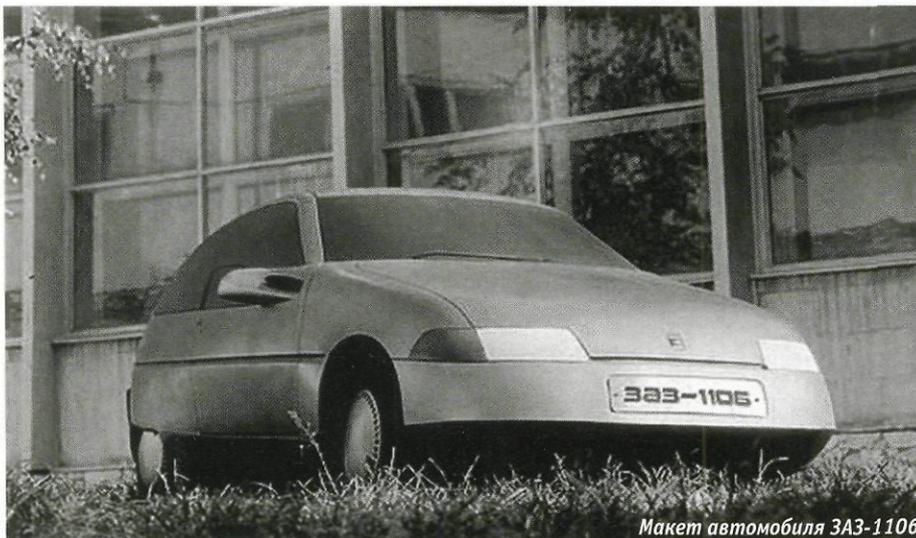
В 80-х годах в Запорожье под руководством главного конструктора В. П. Стещенко был задуман ЗАЗ-1106. Это была просто перспективная «модель 2000 года», призванная заменить «Таврию». Трехдверный кузов типа хэтчбек отличался гладкой обтекаемой аэродинамической формой («пузырь»). Планировалось использовать двигатели рабочим объемом 1,1, 1,25 и 1,4 л. Расчетный расход топлива должен был составлять 4–6 л на 100 км.

В 1993 году макет ЗАЗ-1106 в натуральную величину демонстрировался на выставке «Автомобилестроение Украины-93». Дальше всех продвинулись конструкторы НАМИ. В главном институте советской автомобильной промышленности в 1988–1991 годах построены ходовые прототипы трехдверных хэтчбеков двух семейств. В первое семейство НАМИ-0284 входили «Дебют» и «Дебют-II», а во второе — НАМИ-0288 «Компакт» и «Компакт-II». Авторы этих концептов стремились добиться максимальной вместимости салона автомобиля при минимальных внешних габаритах.

Работы над «Дебютом» возглавили ведущий конструктор Вячеслав Мамедов и дизайнер Николай Киреев (создавший в Горьком ГАЗ-24 и ГАЗ-3102). По длине и ширине «Дебют» был близок к «Таврии», но более рациональная компоновка позволила найти немало ресурсов для увеличения жизненного пространства, к тому же была до мелочей продумана эргономика.



Остекленный макет ВАЗа «X-2», получившего прозвище «банан»



Макет автомобиля ЗАЗ-1106

Например, 13-дюймовые колеса заменили 12-дюймовыми для уменьшения размеров колесных ниш. Много внимания уделили аэродинамике, продувая макеты в аэродинамической трубе Института механики МГУ им. М. В. Ломоносова. Ради этого уменьшили ширину задней части кузова и колею задних колес. Кузов, формой напоминавший пузырь, был каркасно-панельным, с гладким днищем, все коммуникации спрятаны в центральный тоннель пола. В первом варианте двигатель взяли от «Оки», попробовав обе модификации — ВАЗ-1111 и ВАЗ-11113, потом «Дебют-II» оснастили мотором МеМЗ-245 от «Таврии». Еще больших успехов в уменьшении размеров трехдверного городского хэтчбека добились конструктор отдела легковых автомобилей НАМИ Александр Миронов,



Ходовой опытный образец НАМИ-0284 «Дебют»



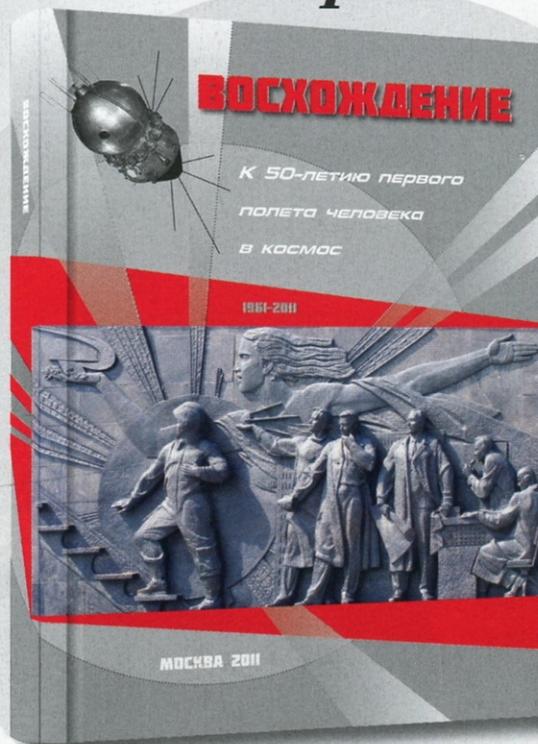
Ходовой опытный образец НАМИ-0288 «Компакт»

дизайнер Алексей Пономарев и их коллеги. Габаритная длина и снаряженная масса прототипа «Компакт» почти в точности равнялись аналогичным параметрам «горбатого» «Запорожца» ЗАЗ-965 — создатели это подчеркивали. При этом нашлось место для 13-дюймовых колес. Салон получился пятиместным без оговорок, передние сиденья поворачивались на 90° в сторону проемов дверей. Заднюю подвеску сделали пневматической с изменяемым дорожным просветом. Кузов отличался каркасом из штампованных деталей, отдельным несущим модулем силового агрегата и стеклопластиковыми навесными панелями. Двигатель тоже позаимствовали у «Таврии». Второй вариант «Компакта» сделали с крышей увеличенной высоты.

Еще один «концепт» построили в Ленинграде. На М. С. Горбачева произвели сильное впечатление самодельные автомобили «Лаура», построенные в начале 80-х годов Геннадием Хаиновым и Дмитрием Парфеновым, и он приказал создать для их разработчиков специальное КБ. Ленинградская лаборатория формально входила в структуру Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ), но фактически являлась самостоятельным предприятием. В прототипе «Охта» — минивэне с трансформируемым салоном на агрегатной базе от ВАЗ-21083 — получили продолжение идеи вазовского «банана». Кузов был тоже каркасно-панельным с аэродинамическим дизайном «пузыря». Ходовой образец демонстрировали на Женевском автосалоне в марте 1988 года.

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 С-1» «МЕРИДИАН»

DeAGOSTINI

