ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 82



«МОСКВИЧ-С1» «МЕРИДИАН»

АВАНГАРДНЫЙ ПРОЕКТ
ЭКСКЛЮЗИВ И ЭКЗОТИКА
«КРОКОДИЛЬИ СЛЕЗЫ»

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №82, 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 Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ
«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, 2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7(лев. верх): http://media.saab.com;
7(лев. низ): www.media.volvocars.com;
7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Максима Шелепенкова и Александра Павленко.
Отдельная благодарность ветеранам АЗЛК *художникам-конструкторам* Игорю Андреевичу Зайцеву и Николаю Николаевичу Титову.
Автомобиль «Москвич-С1» «Меридиан» любезно предоставлен Дмитрием Октябрьским и ГУ «Музей ретро-автомобилей».

Дата выхода в России 27.03.2012



В 1974 году перед специалистами АЗЛК была поставлена задача разработать перспективную модель «Москвича», которая не устареет в течение ближайших десяти лет. При этом конструкцию нового автомобиля необходимо было сделать максимально технологичной, чтобы быстро поставить машину на конвейер.

Необычный кузов

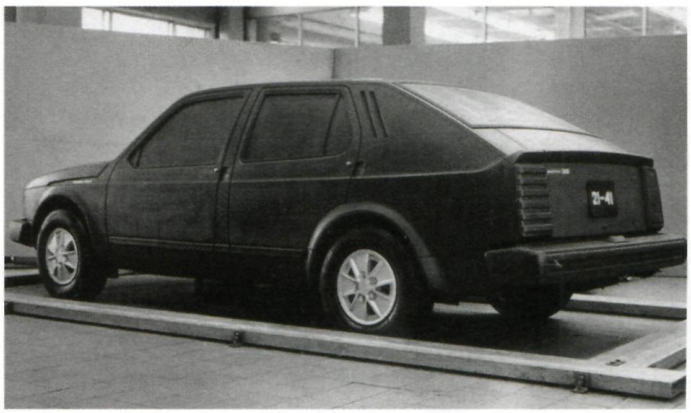
Прототип «3-5-6» окончательно забраковали в 1974 году, когда стало понятно, что эта машина если и доберется до конвейера, то слишком поздно и с большими затратами. В том же 1974-м был завершен модернизированный «Москвич-2140»: его впервые представили публике на осенней выставке «Автопром-74». Эта модель отличалась от серийного «Москвича-412» более современным интерьером салона, новой тормозной системой, значительно повышавшей активную безопасность, и привлекательным внешним видом. Кроме того, детали «Москвича-2140» и его предшественника были взаимозаменяемы, что было важно для советского автопрома тех лет. А на перспективу конструкторы завода начали готовить принципиально новый автомобиль, на ранней стадии обозначавшийся как проект «Дельта». У специалистов АЗЛК конструкторов, дизайнеров, кузовщиков, двигателистов, создателей подвески появился шанс реализовать свои самые смелые идеи. Именно в это время Игорю Андреевичу Зайцеву удалось вывести дизайнеров из состава Бюро кузовов в отдельное подразделение Бюро художественного конструирования, фактически создав заводское дизайнерское ателье. Под руководством Зайцева над «Дельтой» (и позже над «С1») в этом новом КБ работали Марат Антонович Елбаев, Владимир Эмильевич Вядро, Великхан Асканазович Арутюнян, модельщик Александр Сергеевич Николаев и еще несколько конструкторов и модельщиков. Интерьер «С1» создавал Леонид Андреевич Леонов. Со стороны КБ кузовов ведущим конструктором, возглавлявшим работы над всеми конструктивными элементами кузова «С1», выступил Борис Павлович Малышенко. Набор конструктивных решений, которые предстояло воплотить в новом автомобиле, определяли ведущий конструктор по общей компоновке Юрий Андреевич Длугоканский и его коллеги. В первых эскизных рисунках и масштабных (1:5) макетах «Дельта» представала в виде седана с улучшенной по сравнению с «3-5-6» аэродинамикой и элементами пассивной безопасности. Анализируя новинки европейского автопрома, авторы проекта пришли к выводу, что новейший тренд базовая модель с кузовом типа «хэтчбек». Поэтому даже ранние пластилиновые макеты «Дельты» в натуральную величину строили исключительно с двухобъемным кузовом.

Однако идея пятидверного кузова встретила сопротивление ответственных лиц завода. Кузов «хэтчбек» руководители Управления главного конструктора поначалу признали «непригодным для нашего климата», поскольку зимой при открытой пятой двери быстро выстуживается салон. Такое объяснение выглядело странно, учитывая, что уже серийно выпускался хэтчбек ИЖ-2125. Правда, он был создан на ПО «Ижмаш», не подчинявшемся Минавтопрому. В результате макеты и прототипы, построенные на АЗЛК в рамках проекта «Дельта», получили редкий для мирового автомобилестроения 70-х кузов «фастбек» четырехдверный, двухобъемный, с крышкой обычного багажника в наклонной стенке под задним стеклом. Отсутствие выступающего багажника было продиктовано не только модой



Опытный образец автомобиля с «временным» индексом «С1»





Пластилиновый макет в натуральную величину с номерной табличкой «21-41»

и аэродинамикой, но и соображениями технологического характера. Чтобы легче освоить производство кузова, конструкторы КБ кузовов предложили собрать каркас кузова из нескольких крупных модулей: днища, двух цельноштампованных боковин, крыши, подмоторной рамы и т. д. Крыша сваривалась с боковинами самым простым для производства наружным швом, который можно было спрятать под декоративную пластиковую накладку по краю крыши, заменявшую собой традиционный водосточный желобок. Впоследствии подобная конструкция кузова получила широкое распространение за рубежом.

В натуральную величину

Первый натурный пластилиновый макет, выполненный по проекту И. А. Зайцева, для 70-х годов выглядел вполне актуально: клиновидный силуэт, почти плоские поверхности капота и крыши, большие блок-фары, поднимающаяся вверх ближе к задней части линия окон. Именно на этом макете стояла декоративная надпись крупным шрифтом *Delta*. Но уже в начале 1975 года в Бюро художественного конструирования созрел более дерзкий, авангардный проект, впоследствии воплотившийся в ходовой образец «С1». 22 февраля этот вариант, отработанный всего за три недели, представили директору завода В. П. Коломникову, главному конструктору И. К. Чарноцкому и руководителям заводских подразделений: проект признали «настоящим прорывом» и дали ему «зеленую улицу». У макета в натуральную величину, сделанного из привычного однотонного пластилина, вместо номерного знака уже висела табличка с предполагаемым будущим индексом «2141».

Чтобы убедиться в правильности выбора, дизайнеры Бюро художественного конструирования АЗЛК доводили пластилиновый макет до полного сходства с готовым, выполненным в металле и окрашенным автомобилем, и навешивали на него натуральные декоративные детали. Для обеспечения необходимой твердости пластилиновую болванку окрашивали толстым слоем водоэмульсионной краски, а получившуюся поверхность оклеивали самоклеющейся пластиковой пленкой компании «3М». Такая технология впервые была применена на макете «С1». Как раз в разгар таких работ завод посетила делегация фирмы «3М». Американские коллеги пришли в шок, увидев столь экзотическую технологию использования их материалов для изготовления макета. Тем не менее, результат был достигнут: окончательный вариант макета автомобиля «С1», завершенный в июне 1975 года, внешне практически не отличался от сделанного из металла ходового образца. Параллельно по проекту Л. А. Леонова был построен натурный посадочный макет интерьера (практически такой же интерьер достался и ходовому автомобилю).

Экстерьер макетов, построенных в первом полугодии 1975 года, поражал обилием необычных решений. На поверхность боковин между передними и задними дверями вывели центральные стойки кузова, что позволило существенно расширить салон. Ручки открывания всех четырех дверей оказались утопленными в вертикальные ниши: передних дверей — в средних стойках, задних — в задних крыльях. В середине 70-х утопленные в боковину ручки дверей были новшеством. Они улучшали аэродинамику, а при наезде не наносили травм пешеходам. Подобное решение нашло серийное воплощение только спустя годы на иномарках 80-х и отечественных машинах «Ока» и «Газель». Выступающая стойка технологически упрощала штамповку цельной боковины. Еще одной характерной чертой стала объемная крышка капота — результат компоновки моторного отсека с высоко расположенным двигателем.

О переднеприводной компоновке тогда еще никто не думал. Было намного проще, дешевле и быстрее освоить производство автомобиля с классическим задним приводом: не требовалось сложных узлов вроде коробки, сблокированной с главной передачей, или шарниров равных угловых скоростей. К тому же прототип будущего «Москвича» задумывался как автомобиль промежуточного класса между «Жигулями» и «Волгой», а в Европе середины 70-х еще выпускалось много моделей такой размерности с классической компоновкой. Наконец, оставалась возможность существенного улучшения ходовых качеств

В 1975 году в Бюро художественного конструирования АЗЛК созрел дерзкий, авангардный проект — будущий ходовой образец «С1»

Сокращая сроки проектирования и постройки ходового образца, конструкторы вписывали в экстерьер и интерьер новой машины готовые детали от разных автомобилей. Так появились фары от *Opel Ascona*, комплект круглых контрольных приборов французской фирмы *Jaeger* с блестящими хромированными ободками, внутренние рукоятки отпирания дверей от «Жигулей». Поскольку установленный рядом с рулевой колонкой замок зажигания при ДТП наносил водителям травмы, его перенесли на центральный тоннель пола.

заднеприводной машины за счет внедрения необычной для советского автомобилестроения конструкции узлов ходовой части.

Конструкторские эксперименты

Тем временем мотористы под руководством Игоря Ивановича Окунева работали над различными вариантами модернизации двигателя М-412. Для «С1» КБ перспективных двигателей предложило один из опытных агрегатов с индексом «АЗЛК-327» (номер присвоен по тому же стандарту, что и МеМЗ-245, УЗАМ-331 или ЗМЗ-406). Диаметр цилиндра составлял 85 мм, ход поршня 75 мм, соответственно рабочий объем достигал 1702 см^3. В отличие от мотора, установленного на прототипе «3-5-6», распределительный вал был только один. Зато головка цилиндров отличалась камерами сгорания, состоящими из двух полусфер и конуса под свечу. На днище поршня в пару к такой камере был сделан выталкиватель особой формы, в результате чего поток горючей смеси закручивался в вертикальной плоскости. Вдобавок, по сравнению с базовой моделью двигателя М-412, были увеличены диаметр и проходное сечение клапанов.

В порядке эксперимента распределитель зажигания (трамблер) решили перенести с коленчатого вала на распределительный, и он оказался на переднем торце головки цилиндров. При проезде луж и бродов у «Москвичей» с 412-м мотором вода иногда заливала трамблер, и двигатель глох. Перенос распределителя, по замыслу конструкторов, исключал возможность подобных происшествий. Новые камеры сгорания и привод трамблера проектировал конструктор Юрий Михайлович Пташкин. С карбюраторами мудрить не стали мотор оснастили «жигулевским» карбюратором ДААЗ серии «Вебер», незначительно доработанным под увеличенный литраж. Мощность двигателя АЗЛК-327 и увеличенный литраж исключали использование серийной коробки передач. Но в активе у конструкторов Группы коробки передач с начала 70-х годов имелась коробка нового поколения КП-9, опробованная на прототипах серии «3-5» и спортивных «Москвичах» заводской гоночной команды. Эту коробку установили на «С1». Конструкторы Бюро общей компоновки сдвинули силовой агрегат прототипа «С1» заметно вперед по сравнению с серийной моделью. В результате рычаг переключения передач оказался достаточно далеко от водителя,



Опытный образец «Москвича-С1» после краш-теста на территории АЗЛК

А в это время...

1973 год

27 января в Париже подписано соглашение о прекращении военных действий и восстановлении мира во Вьетнаме. Гражданская война во Вьетнаме длилась с конца 1950-х годов. В войну вмешались США и ряд других государств.
К концу марта 1973 года американцы вывели свои войска из Южного Вьетнама, а в начале апреля Северный Вьетнам завершил репатриацию американских военнопленных.

1974 год



9 августа в результате политического скандала (Уотергейтский скандал) вынужден был уйти в отставку президент США Ричард Никсон. Это первый за всю историю США случай, когда глава государства досрочно сложил с себя полномочия.
На фото: Ричард Никсон во время выступления по Центральному телевидению СССР (1972 год).

1974 год

2 октября ушел из жизни замечательный советский писатель, кинорежиссер, сценарист и актер Василий Макарович Шукшин. Слава пришла к Шукшину после фильма «Живет такой парень» (1964). Его последняя режиссерская работа фильм «Калина красная» (1973) — получила главный приз на Всесоюзном кинофестивале в Баку (1974).

под приборной панелью. На КП-9, как и на «Жигулях», рычаг переключения передач устанавливался прямо на коробке, за счет чего достигались минимальные ходы и исключительная точность включения передач. Дистанционный привод, как у серийной коробки «Москвича», лишил бы КП-9 этого преимущества. Поэтому у «С1» рычаг переключения передач получился длинным, с сильным наклоном назад.

Весь силовой агрегат, состоящий из 1,7-литрового двигателя АЗЛК-327 и коробки передач КП-9 предполагалось внедрить в производство уже на серийном «Москвиче-2140». Но проект двигателя встретили в штыки инженеры и технологи Уфимского моторного завода, утверждавшие, что освоить выпуск двигателя с измененным рабочим объемом их предприятию не по силам. Нашлись у новинки противники и на самом АЗЛК. Интересно, что в начале 90-х, когда в Москве и Уфе сменилось поколение инженеров и руководителей, двигатели увеличенного литража довольно быстро стали серийной продукцией. Точно так же АЗЛК не сумел договориться с Омским заводом о производстве коробок серии КП-9. Не помогли даже воля и авторитет В. П. Коломникова.

Эксклюзивными узлами «С1», которые невозможно было вписать в кузов М-412 или М-2140, стали передняя и задняя подвески, разработанные так, чтобы платформа автомобиля не устаревала в течение длительного времени. Прототип «С1» первым в истории отечественного автомобилестроения получил переднюю подвеску со стойками типа «Мак-Ферсон». При этом реечного рулевого управления не создавали: конструкция рулевого механизма с глобоидальным червяком, двухгребневым роликом и алюминиевым картером осталась от серийного «Москвича». Большой запас новизны был заложен и в заднюю подвеску. Ее выполнили независимой, пружинной, с рычагами примерно такого типа, как у BMW или у «Запорожца» ЗАЗ-968. От редуктора главной передачи крутящий момент к ступицам колес передавали качающиеся полуоси с карданными шарнирами. Надо заметить, что ни одной серийной легковой модели, в которой сочетались бы классическая компоновка и независимая подвеска всех колес, отечественная автомобильная промышленность не выпускала. Именно современная конструкция подвески должна была значительно улучшить ходовые качества автомобиля с традиционной классической компоновкой. Если на прототипе «3-5-6» еще применялись барабанные тормоза, то «С1» получил дисковые тормозные механизмы передних колес.

Конструкция подвески «С1» должна была заметно улучшить ходовые качества автомобиля с традиционной классической компоновкой

Операция по спасению

К концу 1975 года из ворот экспериментального цеха вышел ходовой прототип автомобиля «С1». Это был полноценный опытный образец, у которого работали все узлы, агрегаты и механизмы. Декоративная надпись *Meridian-1700TS* не была обозначением новой торговой марки: на опытные образцы, проходившие испытания на дорогах общего пользования, советские автозаводы ставили эмблемы и надписи с ложными, «отвлекающими» названиями. Машину, окрашенную в эффектный ярко-зеленый «металлик», на заводе окрестили Крокодилом Геной в честь популярного персонажа советских мультфильмов 70-х. Автоэмаль такого цвета позднее получила официальное название «Аллигатор». Таким «металликом» в конце 70-х годов окрашивали небольшие партии серийных «Москвичей-2140», предназначавшихся на экспорт. Вслед за зеленым автомобилем было построено два таких же прототипа, окрашенных в белый цвет. Они отличались фарами головного света, взятыми от серийного М-412: единственный имевшийся на заводе комплект «опелевских» фар достался «образцово-показательному» Крокодилу Гене. Одну машину в 1976 году подвергли краш-тесту: лобовой удар о бетонный куб осуществили не на Дмитровском полигоне, а на территории АЗЛК, где к середине 70-х уже действовала заводская лаборатория пассивной безопасности. Третья машина проходила интенсивные ресурсные дорожные испытания, которые показали жизнеспособность основных концепций, заложенных в эту опытную модель. Экстерьер прототипа оценивали по-разному, но одной важной цели создатели «С1» все же достигли завод получил принципиально новую платформу автомобиля с традиционной классической компоновкой.

К сожалению, появление столь необычного автомобиля вызвало крайне негативную реакцию со стороны Министерства автомобильной промышленности СССР. Сотрудники Бюро художественного конструирования АЗЛК пытались спасти свое самобытное детище, создавая более приземленные модификации той же платформы макет «С2» и прототип «С3». Но тщетно: переубедить руководство министерства им не удалось.

Окрашенный макет, полностью имитировавший экстерьер будущего автомобиля





Дальние родственники



Saab-99 (1967). Сочетание объемной крышки капота и вертикальной облицовки придавало прототипу «С1» некоторое внешнее сходство с *Saab-99*. Злые языки обвиняли художников-конструкторов АЗЛК в «копировании Сааба», что было несправедливо, поскольку у шведского автомобиля иные компоновка, внешние пропорции, тип кузова, боковины и задняя часть. Появившийся в 1967 году *Saab-99* был переднеприводной машиной с продольным расположением силового агрегата, передней подвеской на сдвоенных рычагах и зависимой задней подвеской с цельной балкой. Модель выпускали с разными кузовами как четырехдверный седан, двухдверное купе и трехдверный хэтчбек. Двигатели применялись бензиновые, рабочим объемом 1,7 и 2 л, на дорогих версиях с турбонаддувом. После серьезного рестайлинга 1978 года машина называлась *Saab 900*. И все же *Saab-99* и АЗЛК-С1 объединяло одно общее техническое решение: замок зажигания располагался в безопасной зоне на центральном тоннеле пола.



Volvo VESC (1972). Опытные перспективные автомобили, которые так и не пошли в серию, строили не только советские автозаводы. К примеру, концерн *Volvo* в 1972 году продемонстрировал прототип *VESC (Volvo Experimental Safety Car)*. Создатели этой модели подчеркивали, что *VESC* должен соответствовать американским требованиям пассивной безопасности. Внимание акцентировалось на поглощающих энергию удара зонах кузова, бамперах с амортизаторами, ремнях с предварительным натяжением, телескопической рулевой колонке, автоматически поднимающихся подголовниках и подушках безопасности. Это был ходовой прототип классического седана, по дизайну заметно отличавшийся от серийного *Volvo-144*. Однако в 1974 году в производство пошла 200-я серия, представлявшая собой обыкновенный рестайлинг предыдущей модели с отдельными дизайнерскими решениями в стиле прототипа *VESC*.

1975 год



Нобелевскую премию по экономике «За вклад в теорию оптимального распределения ресурсов» получил выдающийся советский математик и экономист, лауреат Сталинской (1949) и Ленинской (1965) премий, академик АН СССР Леонид Витальевич Канторович.

1976 год



Один из лучших советских дзюдоистов Сергей Новиков стал чемпионом XXI летних Олимпийских игр, проходивших в Монреале (Канада). Новиков был многократным чемпионом Европы и призером чемпионатов мира по борьбе дзюдо, а также чемпионом СССР по самбо.

1976 год

24 февраля в Москве в Кремлевском Дворце съездов открылся XXV съезд КПСС. На съезде присутствовало почти пять тысяч делегатов. С отчетным докладом выступил генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев. Съезд утвердил Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976–1980 годы.



«МОСКВИЧ-С1» «МЕРИДИАН»


АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР
MERIDIAN 1700 TS





В середине 70-х дизайн салона «С1» выглядел футуристическим. Круглые приборы французской фирмы Jaeger с красивыми хромированными ободками казались заимствованными у дорогого спортивного автомобиля. Бежевый цвет обивки сидений и дверей соответствовал моде 80-х годов

Рычаг переключения передач сделали длинным, поскольку он находится далеко от водителя, под приборной панелью. Но свободного хода у рычага практически нет, и точность включения передач у коробки КП-9 заметно выше, чем у коробки передач классических «Жигулей»

Замок зажигания установлен в самом безопасном месте салона — между передними сиденьями

Огромные подголовники выполнены не хуже, чем на иномарке высокого класса









- *Большой выступ на капоте обусловлен компоновкой — двигатель расположен очень высоко*
- *Создатели автомобиля отказались от клиновидного силуэта в пользу вертикально установленной облицовки. Мощный передний бампер эффективно защищает кузов от повреждений при небольших столкновениях*
- *Утопленные в боковину ручки дверей в середине 70-х были новшеством не только для отечественного, но и для мирового автопрома. Они улучшали аэродинамику, а при наезде не наносили травм пешеходам*
- *Среди отечественных автомобилей 70-х эта модель выделялась спортивной внешностью. Она смотрелась бы современно и в 90-е годы*









Сзади прототип «С1» не перепутаешь ни с каким другим автомобилем. Он напоминает семейный хэтчбек с задатками спортивного купе. Горизонтальные выступающие полосы на задних фонарях — решение в стиле Mercedes-Benz 70–80-х годов

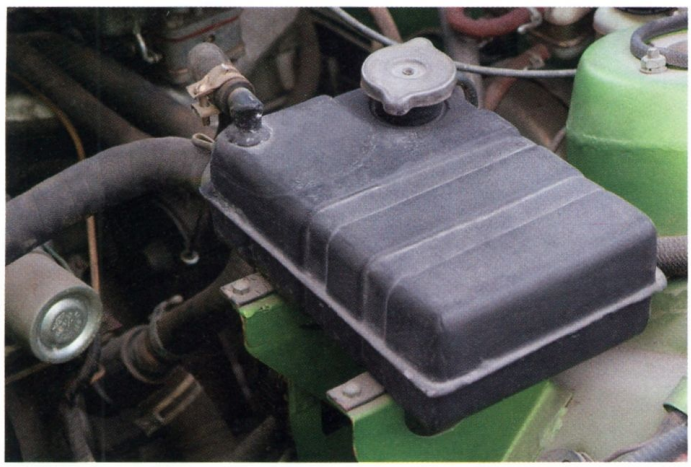
Багажник двухобъемного кузова представлял собой вместительную нишу. Конструкция крышки позволила до предела уменьшить погрузочную высоту

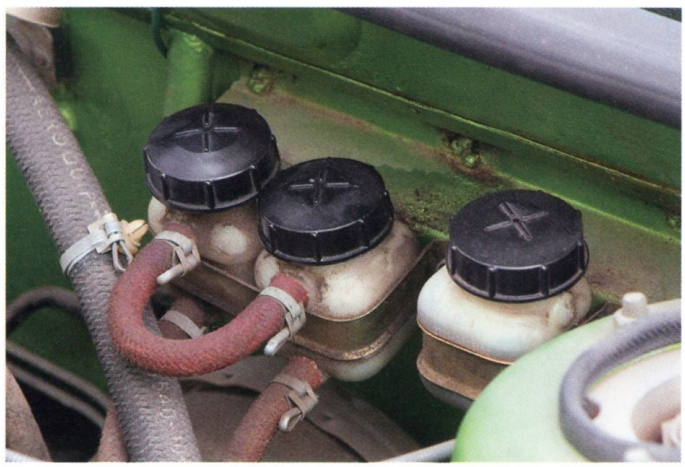
Расположенные снаружи петли багажника несколько увеличивали его полезный объем. Они были проще и дешевле в производстве. За стеклом виден дефлектор обдува заднего стекла, взятый от М-2140

Небольшой спойлер на задней кромке багажника был призван улучшить аэродинамику и уменьшить загрязнение задней панели кузова при движении в сырую погоду

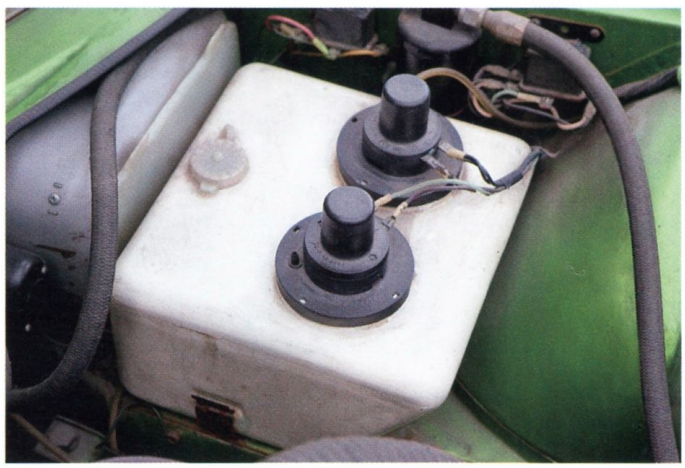


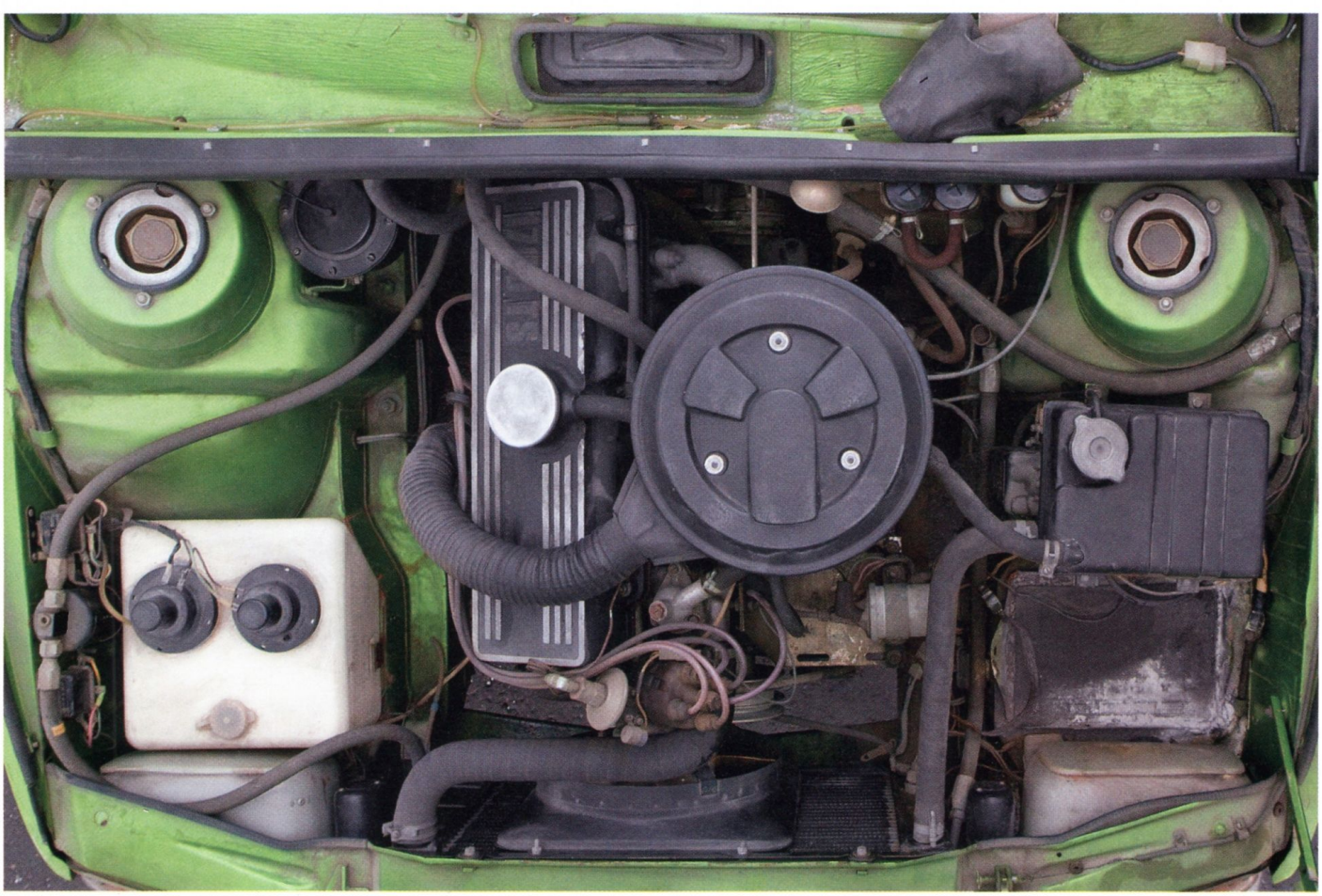






- *Расширительный бачок системы охлаждения изготовлен не из пластика, а из латуни*
- *Питательные бачки гидроприводов сцепления и раздельного привода тормозов прототипа «С1» взяты от «Жигулей»*
- *Новейший для середины 70-х бачок стеклоомывателя увеличенной емкости с двумя электрическими насосами. Даже у «Жигулей» в 1975 году еще не было электрического насоса*
- *Двигатель АЗЛК-327 легко отличить по оригинальной клапанной крышке и перенесенному на головку блока цилиндров распределителю зажигания. В системе охлаждения применен электрический вентилятор*





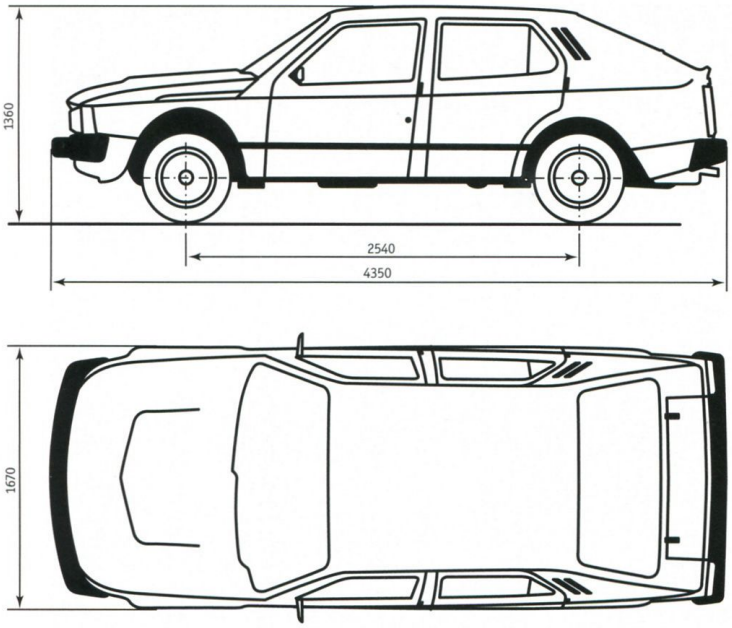


Схема автомобиля «Москвич-С1» «Меридиан»

Технические характеристики «Москвич-С1» «Меридиан»	
Число мест	5
Максимальная скорость	150 км/ч
Электрооборудование	12 V
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 16,1	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, типа «Мак-Ферсон»	
Подвеска задняя	
независимая, пружинная	
Тормоза	
рабочие передние дисковые, задние барабанные, с гидравлическим приводом	
стояночный на тормозные механизмы задних колес, с механическим приводом от ручного рычага	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Двигатель	
327, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый	
Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см^3	1702
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Карбюратор	
ДААЗ серии «Вебер»	
Максимальная мощность	
85 л. с.	



Основной вариант автомобиля «С1» с фарами от *Opel Ascona* его создатели считали вынужденным компромиссом: по мнению художников-конструкторов, эти световые приборы «разрушали стиль». На двух белых прототипах, изготовленных для ресурсных испытаний и краш-теста, стояли фары от серийного «Москвича-412» с созданной специально для них оригинальной облицовкой. Машину, которую разбили на краш-тесте, оснастили точно такими же агрегатами, как у эталонного зеленого образца двигателем АЗЛК-327, коробкой передач КП-9, передней подвеской со стойками «Мак-Ферсон» и независимой задней подвеской. Было важно посмотреть, как новые узлы поведут себя при столкновении.

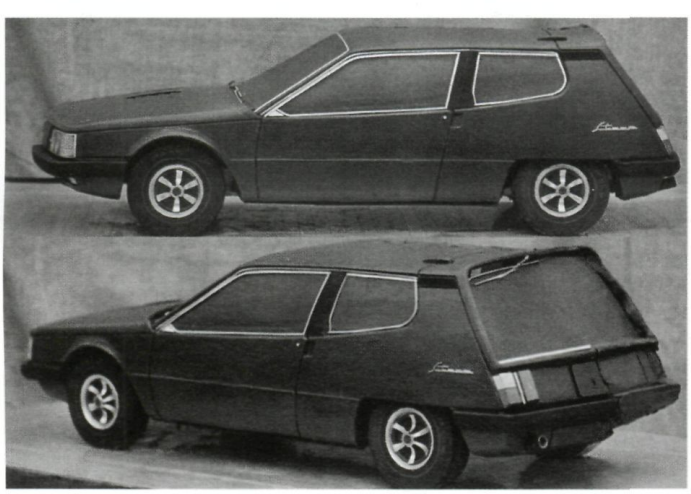
Когда начинается разработка нового автомобиля, не связанного конструктивно с серийными моделями, первое время идет поиск технических и дизайнерских решений. На этом этапе конструкторы выдвигают самые разные идеи, порой очень необычные. В середине 70-х, еще до появления эскизов и макетов «С1», дизайнеры АЗЛК провели небольшой конкурс на лучший вариант проекта «Дельта».



Первым шагом к воплощению проекта «Дельта» должен был стать трехобъемный седан, компоновка которого повторяла бы компоновку прототипа «3-5-6». Один из вариантов выполнили в виде несимметричного масштабного макета. С левой стороны отработали версию с четырьмя боковыми окнами, с правой — с улучшенным за счет шестиоконного остекления обзором. Передняя часть показывала, что лучше: входящий в моду клиновидный силуэт или более привычная вертикальная облицовка.



Еще один несимметричный масштабный макет из двух половин, на этот раз двухобъемный. На одной стороне макета проверяли, как смотрится вариант с четырьмя боковыми окнами, а на другой — что получится, если позади задней двери сделать в боковине еще одну пару окон. Объединял обе половины похожий молдинг на боковине, в свесах кузова огибающий передние и задние колесные арки. У этой модификации предусматривались «гармошки» поглощающих энергию удара бамперов.



Самая смелая идея — принципиально новый тип кузова, трехдверное купе-хэтчбек. По концепции напоминал американский компактный автомобиль *AMC Gremlin*, не повторяя его. Широкие двери могли облегчить посадку пассажиров на заднее сиденье. Среди отечественных автомобилей он выделялся бы неординарной внешностью. Но был ли готов средний советский потребитель встретить такую необычную машину, пришедшую на смену привычному «Москвичу»?



Первый натурный макет автомобиля с двухобъемным кузовом с надписью «Дельта». Построен на основе эскизных рисунков И. А. Зайцева. Этот вариант отличался строгими прямыми линиями, не повторял никакую иностранную модель. Он смотрелся бы современно вплоть до 80-х годов. Но коллектив Бюро художественного конструирования самокритично признал такой вариант слишком простым и скучным. Вместо него решили создать другой — яркий, режущий глаз необычностью и новизной. Им и стал созданный за три недели окончательный вариант первого прототипа «С1».

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-24-95 «ВОЛГА»

ISSN 2071-095X 00082
9 772071 095723

DeAGOSTINI