**03-250 Москвич-2139 "Арбат" 4х2 4-дверный переднеприводный универсал повышенной вместимости на агрегатах М-2141, мест 7, снаряженный вес 1.3 тн, полный вес 1.8 тн, АЗЛК-21414 95 лс, 175 км/час, опытный ходовой 1 экз., АЗЛК г. Москва 1991 г.**

 Опыт создания автомобилей вагонной компоновки на АЗЛК уже был. Это Москвич А9 – опытный проект микроавтобуса завода МЗМА, разработанный в 1957 году. Было принято решение о постройке автомобилей на базе модели М-402 с двигателем от модели "Москвич 407" мощностью 45 л.с. Модель имела несущий кузов и могла вмещать до девяти пассажиров. Грузоподъемность составляла 500 кг. В серийное производство модель запустить не удалось. Основной причинной стала нехватка заводских площадей. На узлах модели А9 планировалось создание фургона "Москвич ФВТ".

 В конце 1970-х годов главный конструктор Ткаченко инициировал разработки так называемого универсала повышенной вместимости или как его еще называли семейного автомобиля. Художник-конструктор А.Е. Сорокин сделал несколько эскизов, после чего был выполнен пластилиновый макет в масштабе 1:4. Впоследствии эту работу Ткаченко поручил недавно пришедшему в ХКБ (художественно-конструкторское бюро) А. Кулыгину, который сделал в масштабе 1:4 демонстрационный макет с интерьером. В начале 80-х годов был построен полномасштабный пенопластовый макет под условным названием «Круиз», но не глухой, а со стеклами.

 В 1987 году к работе над минивэном приступили вплотную. Был задействован весь коллектив ХКБ. Сорокин, ставший к тому времени главным конструктором АЗЛК, сделал новые эскизы автомобиля, а художники-конструкторы М.А. Елбаев и В.А. Арутюнян изготовили пластилиновый макет в масштабе 1:4. Макет оцифровали и с помощью специального станка отфрезеровали в натуральную величину из пенопласта участки поверхности кузова по сечениям. Потом силами сотрудников ХКБ под руководством К.Б. Громадзкого куски поверхности кузова склеили и получили всю поверхность.

 Руководитель группы интерьера Л.А. Леонов и Громадзкий изготовили посадочный макет интерьера. Комбинацию приборов разработал художник-конструктор Н.Н. Титов.

 Был сделан металлический каркас, колесные ниши и пол кузова с применением некоторых деталей от серийного автомобиля 2141. С пенопластового макета были сняты матрицы, по которым были выклеены кузовные панели из стеклоткани. В окна были вставлены прозрачные панели из оргстекла, изготовленные по специальной технологии в матрицах.

 Кузов имел одну дверь по правому борту, две двери по левому борту и заднюю дверь, открывающуюся вверх. Для автомобиля был разработан и изготовлен оригинальный интерьер. Передние сидения с регулируемой длиной подушек поворачивались для удобства выхода из салона. Два ряда задних сидений могли складываться. Автомобиль получил многофункциональный руль, электронную комбинацию приборов, которая для того времени являлась новшеством.

 Для минивэна КБ двигателей предоставило одну из карбюраторных модификаций мотора перспективного семейства АЗЛК-21414. В 80-е годы шла активная работа над этими двигателями, строились и испытывались рабочие образцы. При объеме 1,8 литра он развивал мощность 95 л.с. Коробку передач, приводы ведущих колес, рулевое управление и стойки передней подвески взяли серийного «Москвич-2141». Для существенного увеличения грузоподъемности пришлось проектировать оригинальную заднюю подвеску.

 После изготовления первого варианта прототипа в течение нескольких лет продолжалась работа над совершенствованием конструкции и проработка компоновки салона. Опытный ходовой образец был воплощен в металле в 1991 году.

 «Москвич»-2139 был проектом для серийного выпуска, для него строили филиал АЗЛК в Сухиничах (Калужская область), который должны были запустить в 1993 году. Однако завод в строй так и не вступил — завершен был только жилой микрорайон для сотрудников, который так и называется, «Автозавод».

 Если бы «Арбат» все же начали выпускать, то он пригодился бы и внутри страны, и на зарубежных рынках — в девяностые годы этот тип автомобилей переживал расцвет. Однако в 1991–92 годах АЗЛК оказался в тяжёлой ситуации и все работы над моделью «Москвич-2139 Арбат» окончательно прекратились.

|  |
| --- |
|  **Технические характеристики Технические характеристики:** |
| кузов  | закрытый, стеклопластиковый на металлическом каркасе  |
| количество дверей  | 4  |
| количество мест  | 7  |
| длина  | 4600 мм  |
| ширина  | 1800 мм  |
| высота  | 1640 мм  |
| колесная база  | 2730 мм  |
| колея передняя  | 1510 мм  |
| колея задняя  | 1510 мм  |
| дорожный просвет  |  мм  |
| объем багажника  |  л  |
| расположение двигателя  | спереди продольно  |
| тип двигателя  | 4-цилиндровый, бензиновый, карбюраторный, четырехтактный  |
| объем двигателя  |  см3  |
| Мощность  |  л.с. при об/мин  |
| Крутящий момент  |  Н\*м при об/мин  |
| Клапанов на цилиндр  |    |
| КП  | пятиступенчатая механическая  |
| Подвеска передняя  | независимая, пружинная, с качающимися телескопическими стойками на поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости  |
| Подвеска задняя  | зависимая, рычажно-пружинная, с двумя продольными упругими пластинчатыми рычагами, сваренными с упругой поперечной балкой, со стабилизатором внутри балки и поперечной штангой.  |
| Амортизаторы  | гидравлические, телескопические  |
| Тормоза передние  | дисковые  |
| Тормоза задние  | барабанные  |
| Расход топлива  |  л/100 км  |
| максимальная скорость  | 175 км/час  |
| годы производства  | 1987  |
| тип привода  | передний  |
| снаряженная масса  | 1300 кг  |