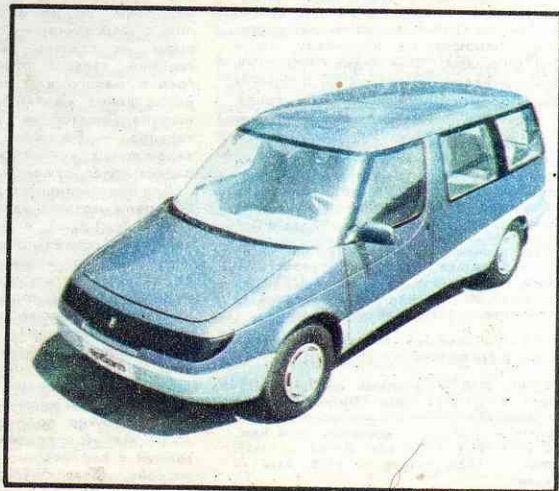


За рулем 11 1990

ISSN 0321—4249



Шестидесятилетие отмечает сегодня АЗЛК. Представленный здесь «Арбат» и другие экспериментальные модели завода — тема статьи, которая открывает этот номер





К ЮБИЛЕЮ—

Конечно, шестьдесят — дата серьезная. Тем более не кому-то одному, а целому заводу. И все-таки отметить ее мы приглашаем не в актовый зал, где вспомнят о заслугах и починах, успехах и наградах. Поверьте, помним о них и мы — но сегодня зовем вас сначала в тишину заводского музея, где среди многих экспонатов стоят и те машины, что не вошли в официальную летопись заводской истории: они не стали серийными. По разным причинам, о которых не лишне вспомнить сегодня, когда автомобильная промышленность нуждается в резком ускорении.

Экспонат на фото 1 — с незнакомым индексом «3-5-6». Это означает: опытный образец модели 1973—1975 гг., серия шестая. Прежде чем рассказать о ней — небольшая предыстория.

Речь идет о машине, которая предназначалась на смену «Москвичу-412», в конце 60-х завоевавшему популярность во многих странах. На сопроводительных ярлыках новеньких «москвичей», пlyingших по конвейеру, то и дело мелькало: Финляндия, Норвегия, Кувейт, Эквадор, не говоря уж о странах СЭВ. Видимо, популярность сыграла,

как ни странно звучит, и отрицательную роль. В 1966 году вышло правительственное постановление о реконструкции АЗЛК, увеличении его мощностей до 200 тысяч машин в год — вдвое. Коней на переправе не меняют — следуя этому принципу, решили на обновленном и расширенном заводе делать, в сущности, устаревшую модель.

В 1972-м на фронте создания новой модели наметился прорыв: образец «3-5-5», сохранив легко узнававшиеся черты «Москвича», стал внешне гармоничнее, современнее. При этом, конечно, просторнее, комфортабельнее. Новым шагом вперед стал «3-5-6» — напомним, он на фото 1. По сравнению с «Москвичом-412» модель как бы стоит на ступень выше — как мы говорим теперь, относится к третьей группе малого класса. На 230 мм выросла длина, на 140 — база, на 80 — ширина. Просторнее стал салон, вместительнее — багажник. Практически нет характерных «окороков» и над арками задних колес, сужавших сиденье.

Для перспективного автомобиля предусмотрели моторы увеличенного объема (1,6; 1,7; 1,8 л) и мощности на базе «412-го», спроектировали и испытали новую, более надежную коробку передач, рычажно-пружинную зависимую подвеску задних колес. А представленный теперь в музее образец «3-5-6» — как-никак «показной!» — был окрашен темно-зеленой эмалью «металлик», оснащен 1,8-литровым мотором (103 л. с.) с двумя карбюраторами «Зенит» и автоматической трансмиссией. Можно упомянуть и другие подробности: простой и эффективный отопитель, объемистый багажник с вертикально размещенной «запаской», травмобезопасные ручки две-

рей, ветровое и заднее стекла более простой формы. Да, машина получилась немного тяжелее «Москвича-412» — но за это, как говорят, не жалко было и денежки отдать...

Ну как не задаться проклятым вопросом «почему же»? Сегодня на него вряд ли найдешь верный ответ. Еще надо было окупать средства, вложенные в реконструкцию, — а здесь, хочешь не хочешь, приходилось просить снова (иного пути централизованная экономика не оставляла). Возможно, нашлись более скоростной или чуть более экономичный аналог — «делайте, чтобы наш стал не хуже!» А ведь машина — да, требовала дополнительных инвестиций, перевооружения, — но ведь для заводов всего мира это скорее благо, чем бремя! Зато никакой революции: почти все агрегаты — знакомые, проверенные, испытанные, концепции — самые что ни на есть традиционные. И все-таки — не пошла...

Время, между тем, изменилось — неуловимо и вместе с тем явно. Ушел на пенсию главный конструктор А. Андронов. Сменились люди, руководившие проектированием будущего «Москвича», изменились критерии их оценок — тем более что за рубежом успели обновить многие модели аналогов. И работу начали от другой, новой «печки», словно убеждая друг друга: «Никаких компромиссов с прошлым!». Так в 1975 году родился образец «С1» (фото 2). Даже его индекс: «серия первая» — без связи с предыдущими, привязки к деталям — словно плод свободной фантазии. Впрочем, компромисс все же был, притом в главном: автомобиль остался заднеприводным, «классиком». Хотя тенденция к переднему приводу в ту пору все уверенней прокладывала себе доро-

1. «3-5-6» — опытный образец 1973 года. Число мест — 5; масса — 1120 кг; скорость — 160 км/ч; двигатель — 4 цил., 1799 см³, 103 л. с./76 кВт. Длина — 4350, ширина — 1630, высота — 1380, база — 2540 мм.

2. «С1» — опытный образец 1974 года. Число мест — 5; масса — 1160 кг; скорость — 150 км/ч; двигатель — 4 цил., 1702 см³, 85 л. с./63 кВт. Длина — 4350, ширина — 1670, высота — 1360, база — 2540 мм.

3. «С3» — опытный образец 1975 года. Основные характеристики те же, что у «С1».

4. АЗЛК—2150 — опытный образец автомобиля 4×4 1973 года. Число мест — 2+4 откидных в кузове; масса — 1050 кг; скорость — 120 км/ч; двигатель — 4 цил., 1478 см³, 75 л. с./55 кВт. Длина — 3615, ширина — 175 п. с., высота — 1850, база — 2270 мм.

5



7



6



8



БЕЗ ЕЛЕЯ Автомобильному заводу имени Ленинского комсомола — 60 лет

гу — на «Ауди» и «Фольксвагене», «Рено» и «Фиате». Однако на АЗЛК и на сей раз решили поворемнить.

В «С1» как бы пытались соединить (разумеется, по нашей оценке) передовой, даже в чем-то «лихой» дизайн кузова с добротностью «Волво» и качественными техническими решениями в духе БМВ. Скажем, передняя подвеска — «Мак-Ферсон», задняя — независимая, на косых рычагах и пружинах. Кузов непривычной формы «фастбек» — с пологой линией крыши, но в задке не дверь, а обычная крышка для изолированного багажного отсека. В нем не бросалось в глаза заимство от аналогов, но, правда, и не хватало изыска, пропорциональности, отделанности.

И покуда шли испытания других образцов «С1», сделали сначала «С2» (его самокритично «зарубили» на стадии пластилинового макета), потом, в металле — «С3» (фото 3).

Форма его стала менее смелой, но едва ли более изящной. Скучно-умеренный, он ничем не выделялся среди современных ему, нередко столь же безликих аналогов. К тому же довольно высокий и громоздкий (несмотря на наклонное расположение) мотор не дал возможности (как и на «С1») сделать капот достаточно плоским.

Но хотя каждое отдельное решение имело обоснование, общая цель все более ускользала. Ощущение обреченности, беспомощности работы витало в воздухе. Тем более тягостное, что времена славы «412-го» быстро уходили в забвение. Покупатель на Западе и Востоке становился все разборчивее, и в качестве «быстрого» средства восстановить его доверие еще раз пошли на модернизацию. Именно над ней работали основные конструкторские силы: ведь авто-

мобиль, оставшийся, с точки зрения покупателя, почти тем же, «перелопатили» снизу доверху: полный комплект новых навесных деталей кузова, новый интерьер, световые приборы, сильно подзадержавшиеся дисковые тормоза... Впрочем, «Москвич—2140», выпущенный в 1976 году, описывать не надо. Как и напоминать, что перелом в экспорте не произошёл. Эффективность трехлетней подготовки производства, немалых вложений, включая валюту, оказалась ничтожной, хотя объективно автомобиль выиграл, но снова — за счет новой, перспективной модели.

Однако откладывая ее снова и снова становилось небезопасным. С завершением модернизации оставил должность главного конструктора И. Черноцкий, а сменивший его Ю. Ткаченко самой жизнью был подведен к идее переднеприводной машины. Доводить же ее до логического завершения пришлось новому главному, А. Сорокину.

Сегодня нет нужды возвращаться к давней полемике на тему о том, далеко ли «Москвич» ушел от машин, послуживших прототипами. Внимательный глаз найдет достаточно отличий, при этом не обнаружит небрежности, диспропорциональности, случайностей. Да и технические решения не вызвали бы нареканий, если бы, увы, не скверное качество изготовления, до сих пор нередкое на новом «Москвиче».

Впрочем, это уже день нынешний. И прежде чем заглянуть из него в завтрашний, вспомним еще одну прошлую историю — про автомобиль на фото 4. Перед вами — опытный образец джипа АЗЛК—2150, сделанный в 1973 году. «Как в 73-м? — вострепенется наш внимательный читатель. — Разве это не та же машина, что на

обложке номера 8 за 1980 год? Да, джип сделан на основе «Москвича—416» 1958—1959 годов. В 1972-м руководство объединения «Москвич» решило «оживить» старую машину — может, интерес к ней в правительстве (тем более, что на ВАЗе затевали «Ниву») придаст новый импульс развитию объединения? (Рассматривалась возможность использовать мощности филиала в Кинешме.)

Образцы пригнали с заднего двора, отскребли ржавчину, заменили моторы, покрасили... И все-таки было видно, что машина, сделанная на агрегатах «407-й» и «410-й», устарела. Не беда: разобрали, удлиннили базу, сделали новую трансмиссию, «мягкую» панель приборов, современную, с «очками» у фар, облицовку. И, конечно, осмелили «412-м» мотором. Таких машин появилось три: сначала, как промежуточный этап, «Москвич—415» с тентом, позже — два

5. Пикап АЗЛК—2335 грузоподъемностью 500 кг на базе модели АЗЛК—21412. Начало производства — 1991 год.

6. Автомобиль «Москвич—2142» с кузовом «седан». Основные особенности: новый двигатель увеличенного объема и мощности, модернизированная подвеска, измененные оперение, капот и облицовка, вклеенные в проем ветровое и заднее стекла. Начало производства — 1992 год.

7. Автомобиль «Арбат» АЗЛК—2139. Силовой агрегат — тот же, что для модели «2142», кузов — со стальным несущим каркасом и навесными панелями из пластмассы, трансформируемый интерьер. Начало производства — 1993 год.

8. Дизайнеры управления конструкторских и экспериментальных работ АЗЛК работают над формой одной из перспективных моделей.

Примечание. Параметры перспективных моделей (фото 5—7) уточняются в ходе испытаний и будут опубликованы перед началом их серийного производства.

Фото В. Князева

«2150» — с жестким верхом и тентом. Увы, им тоже суждено было лишь пополнить экспозицию музея. «Наверху» посчитали, что двух моделей вездехода для страны, почти не знающей дорог, многовато — предпочтение отдали «Ниве». А задачей, достойной АЗЛК, видели легковой автомобиль мирового уровня...

Интересоваться же мнением потребителя сочли излишним. Его отразили, хотя и позже, многочисленные письма в редакцию «За рулем» — после того, как рисунок и характеристика «Москвич-416» были опубликованы в исторической серии 1980 года. Почему не выпускают, будут ли, где, когда, почему — казалось, таким вопросам не будет конца. Скажем по секрету: один из образцов АЗЛК—2150 нынешним летом снова достали из запасников музея, еще раз перекрасили. Неужто на этот раз? Ведь объединение «Москвич» не так давно расширилось, приняв два завода — в Сухиничах Брянской области и в Красноармейске Саратовской. Со своей стороны можем заверить: интерес потребителей к джипу за десять лет стал только острее.

Не будем гадать, как вернуться события, обратимся к автомобилям, перспективы производства которых более определены. Ближайший по срокам — полутонный пикап «Москвич—2335» (фото 5) на базе модели «21412». К нему разработан также прицеп, унифицированный с тягачом по кузовным деталям. Обещают, что пикап сойдет с конвейера уже в будущем, 1991-м году — пока с силовым агрегатом «21412». А вот трехобъемный седан «Москвич—2142» (фото 6) должен уже получить моторы нового семейства — бензиновый «21414» и дизель «21423». О прототипах этих двигателей мы рассказали в № 3 за 1988 год, а серийное производство также намечено начать в 1991-м. Сам седан, однако, появится несколько позже. Думаем, агитировать читателей за обе эти машины не нужно.

И наконец, автомобиль на фото 7 (он же представлен слайдами на обложке): универсал повышенной вместимости «Арбат» АЗЛК—2139. Для объединения да и нашего автомобилестроения это принципиально новая машина — по назначению и классу находится между обычным универсалом и микроавтобусом. Она нетрадиционна по компоновке и возможностям трансформации салона, по конструкции кузова — стальной каркас с пластмассовыми лицевыми панелями, по технологии. Силовой агрегат и узлы шасси, конечно, унифицированы с другими моделями объединения. Работа над «Арбатом» сейчас в разгаре. Так что пройдет несколько лет — и...

Но будем реалистами. Сколько раз уже мы обманывались (а часто — нас обманывали), уповав на близкие и радужные перспективы. Сегодня нельзя не видеть, с какими дополнительными трудностями связано освоение новой техники в нашем разлаженном хозяйстве. Завод-юбилляр, машины которого верой и правдой служат миллионам владельцев, выходит из прорыва, набирает силы. И пусть тому, кто станет рассказывать о его следующем, семидесятилетнем юбилее не придется сожалеть о несбывшемся.

Отдел науки и техники
«ЗА РУЛЕМ»

ГЕНРИ ФОРД О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПЕРЕСТРОЙКИ

«ИЗВЕСТНЫЙ АМЕРИКАНСКИЙ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬ ГЕНРИ ФОРД-СТАРШИЙ, КАК ВЫЯСНИЛОСЬ НЕДАВНО, РОДОМ ИЗ ДЕРЕВНИ ФЕДОРОВКА, ЧТО НА ВОЛОГОДЧИНЕ. ДЕЛО В ТОМ, ЧТО ПРИ ЭМИГРАЦИИ ФАМИЛИЯ БУДУЩЕГО ГЕНИЯ АВТОБИЗНЕСА ФЕДОРОВА БЫЛА ИСКАЖЕНА И УКОРОЧЕНА, А В ИТОГЕ РОДИЛАСЬ МАРКА «ФОРД». ЕСЛИ БЫ ЭТА ЗАМЕТКА ПОЯВИЛАСЬ В «МОСКОВСКОМ АВТОТРАНСПОРТНИКЕ» НЕ ПЕРВОГО АПРЕЛЯ, ДАЖЕ ЗНАТОКИ МОГЛИ БЫ УСОМНИТЬСЯ — НЕ РУССКИЙ ЛИ ЭТО ЧЕЛОВЕК, ЗНАМЕНИТЫЙ ГЕНРИ ФОРД. ТАК ХОРОШО ОН ПРЕДСТАВЛЯЛ СЕБЕ НАШУ СТРАНУ, ПРЕДИДЕЛ ЕЕ В БУДУЩЕЕ. ОН, КСТАТИ, ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ ПРОМЫШЛЕННИКОВ США ОКАЗАЛ СОВЕТСКОЙ РОССИИ ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОМОЩЬ В ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА КОЛЕСНЫХ ТРАКТОРОВ («ФОРДЗОН-ПУТИЛОВЕЦ») И АВТОМОБИЛЕЙ (ГАЗ-А И ГАЗ-АА).

ВМЕСТО ТОГО, ЧТОБЫ ПЕРЕСКАЗЫВАТЬ НАПИСАННОЕ О Г. ФОРДЕ, ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ВЗГЛЯДАХ НА РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ, ОБРАТИМСЯ НЕПОСРЕДСТВЕННО К ВЫСКАЗЫВАНИЯМ «АВТОМОБИЛЬНОГО КОРОЛЯ» — И СЕГОДНЯ ОНИ ЗВУЧАТ ДЛЯ НАС ЗЛОБОДНЕВНО. МЫ ЛИШЬ ВЫСТРОИЛИ ИХ, ПОСТАВИВ РЯД ВОПРОСОВ, КОТОРЫЕ НАПРАШИВАЮТСЯ САМИ СОБОЙ, ХОТЯ, РАЗУМЕЕТСЯ, НИКАКИХ РУССКИХ КОРНЕЙ В БИОГРАФИИ ЭТОГО КРУПНОГО БИЗНЕСМЕНА НЕ БЫЛО.

Господин Форд, прежде всего несколько слов о себе.

Я родился 30 июля 1863 года на ферме недалеко от Дирборна в штате Мичиган, и мое первое впечатление, о котором я могу вспомнить, свидетельствует, что в хозяйстве было слишком много труда сравнительно с результатами.

Для повышения производительности труда нужно было его механизировать и...?

Маленькая бензиновая тележка, с которой я начал свои опыты, в первый раз пошла весной 1893 года, к моему великому удовольствию.

Это начало, а потом как пошли дела вашей фирмы?

В течение около двадцати лет мы выработали миллион автомобилей — миллионный был собран 10 декабря 1915 года. К 28 мая 1921 года изготовили пять миллионов, к 4 июня 1924 года — десять. С тех пор наша фирма производила ежегодно свыше двух миллионов автомобилей.

Ваши первые впечатления от американского автомобильного бизнеса тех лет.

Самым поразительным во всей автомобильной промышленности того времени было внимание, уделявшееся чистой прибыли за счет качества. Мне казалось, что это перерождает наизнанку естественный процесс, требующий, чтобы деньги являлись плодом труда. Второе, что меня удивляло, это равнодушие всех к усовершенствованию методов производства...

Знакомая картина. А как обстояло дело в те годы с учетом мнения потребителя, его претензий?

На недоброго покупателя смотрели не как на человека, доверием которого злоупотребляли, а как на весьма нагловую особу или как на объект эксплуатации, из которого можно снова выжать деньги, приведя в порядок работу, которую с самого начала нужно было бы делать как следует. Так, например, мало интересовались дальнейшей судьбой автомобиля после продажи: сколько бензина он расходовал на одну милю, какова была его настоящая мощность. Если он не годился... тем хуже для владельца. Считали себя вправе продавать отдельные части как можно дороже, исходя из теории, что данное лицо, купив целый авто-

мобиль, должно иметь части во что бы то ни стало, а потому готово хорошо заплатить за них. Одним словом, продукт, видимому, изготовлялся не ради тех услуг, которые он оказывал публике, но лишь для того, чтобы заработать побольше денег. Удовлетворял ли он покупателя, это было уже второстепенным делом. Достаточно было стбть его с рук.

Какую же коммерческую политику вы избрали тогда как фабрикант?

Фабрикант вовсе не покончил со своим покупателем после заключения сделки. Напротив, их отношения только начались. Продажа автомобиля означает к тому же своего рода рекомендацию. Если экипаж (машина) плохо служит покупателю, то для фабриканта было бы лучше, если бы он никогда не имел такой рекомендации, так как в этом случае он приобрел самую невыгодную из всех рекламы — недовольного покупателя.

Что же делала «Форд мотор компания», чтобы успешно торговать своим изделием?

Цена и качество — одни могли обеспечить ей определенный и даже широкий сбыт. Но мы пошли еще дальше. Кто приобрел наш автомобиль, имел в моих глазах право на постоянное пользование им. Поэтому, если случалась поломка, нашей обязанностью было позаботиться о том, чтобы экипаж как можно скорее был опять пригоден к употреблению. Этот принцип услуги был решающим для успеха марки «Форд».

А сколь велики были тогда у вас масштабы производства автомобилей? Для сравнения, в минувшем году заводы Советского Союза выпустили 1 217 551 легковую машину.

1915—1916 гг. — 533 921, 1920—1921 гг. — 1 250 000.

Впечатляющие цифры! Они относятся к каждой к определенному финансовому году, считая с 1 июля одного и до 1 июля следующего. Но почему именно вы достигли столь ошеломляющих результатов, а не другие фабриканты?

Если наша цель — покрыть ржавчиной, то нам остается только одно: отдать свою внутреннюю лени; если же наша цель — рост, то нужно каждое утро пробуждаться снова и бодрствовать целый день. Жизнь, как я ее понимаю, не остановка, а путешествие.