**03-392 Москвич-214241-810 «Князь Владимир» 4х2 4-дверный переднеприводный седан Дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД РФ, вес: снаряженный 1.145 тн, полный 1.525 тн, Renault F3R272 112 лс, 175 км/час, штучно, ОАО «Москвич» г. Москва, с 1998 г.**



*По материалам С. Ионеса, А. Павленко, М. Шелепенкова, А. Романова, а также конструкторов ОАО «Москвич» А. Джигурды, Е. Коротича и Дм. Мишкина. Спасибо!*

 **В списках не значился**

 Автозавод имени Ленинского комсомола (АЗЛК) был первым в СССР предприятием, включившим милицейскую модификацию в свою производственную программу и номенклатуру изделий Министерства автомобильной промышленности СССР. В 1980-х годах сложилась парадоксальная ситуация. О милицейских модификациях «Москвичей», «Жигулей», «Волг» и УАЗов знали все. В транспортном потоке эти машины выделялись яркой специальной окраской. А вот данные о том, что автомобильные заводы выпускают какие-то специальные машины для патрульно-постовой службы милиции и дорожно-патрульной службы ГАИ, в документах Минавтопрома почему-то отсутствовали. При этом автомобили другого назначения — медицинские, такси, тоже имевшие заметные отличия от базовой модели, — стояли отдельной строкой. Они считались официально признанными модификациями и имели собственные отраслевые индексы.

 Все дело в том, что предприятия, подчиненные Минавтопрому, действительно не выпускали полностью укомплектованные милицейские патрульные машины. Стандартные автомобили через отдел сбыта завода передавались службе материально-технического снабжения Министерства внутренних дел (МВД) СССР. А дальше машина, точнее партия машин, поступала на предприятия системы МВД, где проводилось переоборудование, включавшее установку сигнальной и радиоаппаратуры, дополнительных световых приборов, нанесение специальной окраски. Информации о том, какие предприятия, когда и в каком количестве строили патрульный транспорт, очень мало. Известно, что Производственное объединение «Москвич» в начале 1988 года освоило выпуск специальной модификации с индексом АЗЛК-21418 согласно отраслевой нормали, предназначенной для работы в составе системы «Патруль».

 Появление на конвейере АЗЛК-2141 само по себе стало событием в масштабах отрасли: это был первый в Советском Союзе автомобиль третьей группы малого класса. По размерам салона он превосходил все прежние модели «Москвичей» и «Жигулей», а по ряду параметров его можно было сравнить с «Волгой». При этом снаряженная и полная масса АЗЛК-2141, размеры узлов и агрегатов оставались такими же, как у малолитражки. Получился экономичный в производстве и эксплуатации, несложный в ремонте и обслуживании автомобиль с вместительным комфортабельным салоном. Напрашивалась идея выполнить на базе такой машины ряд специальных модификаций для различных служб.

 Автомобили АЗЛК-21418 строили по заказу МВД. В отличие от патрульных машин других производителей, размещение дополнительного оснащения и соответствующие изменения в схеме электрооборудования были выполнены конструкторами УКЭР АЗЛК на высоком профессиональном уровне. Одновременно разрабатывались и другие модификации АЗЛК-2141 для силовых структур. Например, существовал специальный служебный автомобиль АЗЛК-21417 с внешностью обычного серийного «Москвича», но с роторно-поршневым двигателем.

 Следующей после АЗЛК-2141 моделью завода должен был стать седан АЗЛК-2142. Судьба этого автомобиля оказалась драматичной. Сначала освоение выпуска задержалось из-за неоправданной попытки поставить машину на конвейер одновременно с новым двигателем АЗЛК-21414 и новой задней подвеской. В результате было потеряно несколько лет. Решение выпускать АЗЛК-2142 в варианте с обычной, «сорок первой» подвеской, двигателями ВАЗ и УЗАМ руководство завода приняло в 1995 году, когда предприятие, преобразованное к тому времени в ОАО «Москвич», столкнулось с серьезными экономическими проблемами, характерными для всей отечественной автомобильной промышленности девяностых годов. В 1996-1997 годах финансовые трудности и нарушение взаимосвязей с поставщиками комплектующих изделий обернулись годичной остановкой конвейера, которая для АЗЛК-2142 оказалась фатальной: он так и не пошел в серийное производство.

**Модификации и комплектации**

 Весной 1997 года конвейер АЗЛК был вновь запущен. Новый генеральный директор ОАО «Москвич» Рубен Асатрян отказался от развития производства бюджетных малолитражных автомобилей: он решил выводить продукцию завода в представительский класс. Правда, в новой модельной линейке предпочтение все-таки отдавалось привычному хэтчбеку, получившему название «Святогор», мелкосерийным пикапам АЗЛК-2335 и удлиненному хэтчбеку «Юрий Долгорукий» с увеличенной на 200 мм колесной базой.

 Вместо седана АЗЛК-2142 с колесной базой 2580 мм было принято решение освоить выпуск удлиненного седана АЗЛК-214241 с колесной базой 2780 мм под маркой «Князь Владимир». Позже к нему добавился представительский седан «Калита» с удлиненным задним свесом, впервые показанный в августе 1998 года на Московском международном автомобильном салоне.

 К маю 1998 года под руководством конструктора КБ компоновки А. Джигурды был сформирован полный список моделей, модификаций и их комплектаций, которые можно было собирать на главном конвейере ОАО «Москвич». Он включал 56 версий автомобилей, из них 12 вариантов «Князя Владимира» и три варианта «Калиты». Планировалось использовать двигатели четырех производителей. У Волжского автозавода закупать 1,6-литровый ВАЗ-2106-70, применявшийся на АЗЛК-2141 с самого начала выпуска, или 1,8-литровый ВАЗ-2130 от «Нивы», но с картером от ВАЗ-2101. Из списка продукции Уфимского моторного завода выбрали 1,7-литровый УЗАМ-3317 и 1,8-литровый дефорсированный УЗАМ-3313. Третьим производителем стал Renault, поставлявший 2-литровые двигатели. Основной моделью был 8- клапанный F3R272, модификация двигателя для установки на автомобиль с продольным расположением силового агрегата, также предусматривались 16-клапанные F4R и F7R. Четвертым поставщиком моторов был заявлен Ford. В начале 1990-х годов он небольшими партиями поставлял на АЗЛК дизельные двигатели своего партнера — немецкой компании Klockner Humboldt Deutz. Но приобретать двигатели у Ford предполагалось только для короткобазных хэтчбеков. В качестве топовой версии был заявлен «Калита» мод. 214242-165 с 6-цилиндровым V-образным мотором (производитель не оговаривался). На «Князе Владимире» допускалось применение дефорсированного двигателя УЗАМ-3318 (мод. 214221-710). Выпуск седана с мотором ВАЗ-2106-70 не планировался, хотя такая модификация получила обозначение 214201-166.

**В милицейской окраске**

 Специальные заводские варианты «Москвичей» предназначались для трех служб — такси, медицинской помощи и милиции. Первые две «профессии» стали традиционными для автомобилей московской марки. Медицинские модификации завод выпускал начиная с «Москвича-400-420». Модификация «такси» впервые появилась у «Москвича-402», позже ее пробовали выпускать на базе всех седанов. Массового распространения такси «Москвич» не получили, но небольшие серии завод строил регулярно. В 1998 году медицинские автомобили и такси предлагались только с кузовом базового хэтчбека АЗЛК-2141.

 Что касается милицейского автомобиля, то прежняя модель АЗЛК-21418, хорошо зарекомендовавшая себя на службе в правоохранительных органах, получила продолжение, причем сразу в двух вариантах. Отраслевым индексом 21414-810 обозначался милицейский хэтчбек «Святогор» с новым передком кузова, предназначенным для установки «узких» фар Hella. Индекс 214241-810 присвоили милицейскому седану «Князь Владимир». Обе модификации планировалось комплектовать только 2-литровым двигателем Renault F3R272, самым мощным из всех. VIN-код у милицейских машин начинался с того же индекса, что и у базовых гражданских автомобилей — 2141R5 у хэтчбека и 2142R5 у седана.

 Дополнительным оборудованием милицейских модификаций «Москвичей» считались сигнально-громкоговорящее устройство (СГУ) и аппаратура для обеспечения связи. По действовавшему на тот момент стандарту основной цвет кузова милицейского автомобиля должен был быть белым, а полосы вдоль бортов — синими. Если автомобиль поступал в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции, на капот и багажник наносилось дополнительное обозначение. Когда изготовили первый демонстрационный образец милицейского «Князя Владимира», за безопасность движения в России отвечала Государственная автомобильная инспекция (ГАИ). Но 15 июня 1998 года указом президента РФ №711 это подразделение МВД переименовали в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). Аббревиатуру ГИБДД на патрульные и служебные автомобили решили не наносить, а вместо нее на капотах и багажниках писать ДПС — Дорожно-патрульная служба. Поэтому первые образцы мод. 214241-810 были со старой надписью ГАИ, а на следующих появилось новое сокращение — ДПС.

 Какой конкретно кузов будет использоваться для милицейской машины, решалось на стадии его закладки. При сварке кузова сразу устанавливались кронштейны под дополнительный аккумулятор, а на линии окраски для него выбирали белый цвет. При сборке автомобиля монтировалась специальная проводка, поскольку установка СГУ на крыше и аппаратуры связи в салоне неизбежно затрагивала электрооборудование. Автомобили, предназначенные для милиции, шли по конвейеру в общем потоке с машинами гражданского назначения. Собранный автомобиль поступал на участок комплектации, где на кузов наносились синие полосы и надписи, монтировалось специальное оборудование.

 Производство милицейской модификации «Князя Владимира» получилось практически штучным. По воспоминаниям заводчан, немногочисленные автомобили мод. 214241-810 отличались друг от друга, пусть и незначительно. Например, мигающий специальный световой сигнал на крыше представлял собой уже не круглый «маячок», а горизонтальный блок, так называемую «балку» во всю ширину крыши, левая половина оснащалась красным рассеивателем, а правая — синим. На одних машинах эти «балки» были импортные, чешской фирмы Tesla, на других — отечественного производства. Модели отличались радиостанциями и способами установки: где-то их монтировали между передними сиденьями, а где-то — на консоли под приборной панелью. Соответственно, в каждом конкретном случае появлялись отличия в сборке жгута проводов. В 1999-2000 годах несколько экземпляров милицейских «Князей» было собрано на полноприводных (4x4) шасси с индексом 214441.

 Кузова разных экземпляров могли отличаться по исполнению: с дефлекторами вытяжной вентиляции на задних стойках, пластиковой накладкой на багажнике и противотуманными фонарями рядом с номерным знаком. На поздних вариантах решетки на стойках и место накладки на багажнике заваривали стальным листом, а над задним номером устанавливали небольшой хромированный молдинг. Такой обновленный автомобиль стал экспонатом выставки «Спецтранспорт-99», проходившей в Москве с 24 по 28 мая 1999 года.

 На милицейские автомобили «Князь Владимир» завод устанавливал колесные диски трех видов: первый — это обычные штампованные диски от АЗЛК-2141, второй — литые диски от «Святогора» с косыми лучами, третий — легкосплавные диски с круглой накладкой на ступицу и тонкими лучами, напоминающими звезду.

**Автомобили сопровождения**

 Полноприводный милицейский «Князь Владимир» был уникальным для своего времени предложением: патрульный автомобиль с просторным салоном, мощным двигателем и отличной для отечественной машины управляемостью на высокой скорости мог бы обеспечить завод пусть небольшими, но стабильными заказами. К сожалению, этот ресурс не был использован в полной мере.

 Данных о том, какие подразделения милиции приобретали и эксплуатировали патрульные машины «Князь Владимир», немного, к тому же они иногда противоречат друг другу. Известно, что на бывшем АЗЛК, как и на других крупных предприятиях, действовало собственное заводское отделение ГАИ/ГИБДД. Оно организовывало движение транспорта по обширной территории завода и занималось оформлением ДТП, которые там иногда происходили. Эта служба первой получила автомобили мод. 214241-810. Машины «заводской ГАИ» сопровождали колонны автомобилей «Москвич» в длительных пробегах по стране, проводившихся в конце зимы с 1998 по 2001 год. Эти милицейские седаны остались на фотографиях и в видеорепортажах. По воспоминаниям участников пробегов, порой поступали индивидуальные заказы на «Князей», предназначенных для ДПС, из городов, по которым проходил маршрут. Например, два таких автомобиля заказало и приобрело Управление внутренних дел Санкт-Петербурга, несколько седанов завод передал в подразделения ГИБДД Омска. Как минимум один милицейский «Князь Владимир» поступил в автохозяйство мэрии Москвы в качестве автомобиля сопровождения.