**03-241** **Москвич-2141 или 21412 4х2 переднеприводный автомобиль кузовом типа хэтчбэк, дверей 5, мест: 5 и 50 кг багажа или 2 и 260 кг, вес: снаряженный 1,07/1.08 т, полный 1.47/1.48 т, ВАЗ-2106-70 или УЗАМ-331.10 80/71 лс, 153/145 км/час, АЗЛК г. Москва, 1986-99 г. в.**



 В 1988 году за трудовые успехи (без тени иронии) в строительстве 110-километрового участка магистрального газопровода Макат-Северный Кавказ и КС «Артезиан» на нем меня наградили правом на приобретение в ОРСе Главюжтрубопроводстроя Москвича-21412. Из нескольких десятков машин я выбрал машину цвета «Таврия», то есть именно такого, как у модельки. По тем временам автомобиль весьма достойный. Правда, при условии, что он не ломается, а происходило это, к сожалению, не редко. Тем не менее, в начале 1990-х г. я сгонял на нем пару раз из Краснодара в Будапешт и даже установил личный рекорд на этом маршруте, вернувшись домой за 36 часов. Что, учитывая две границы и купание в море недалеко от Феодосии, думаю, очень даже не плохо.

*Источник и имя автора статьи не сохранил, виноват.*

 Москвич-2141 (экспортное наименование в странах Евросоюза - ALEKO, взятое от **А**втозавод **Ле**нинского **Ко**мсомола) - советский и российский легковой автомобиль третьей группы малого класса с кузовом типа «хэтчбэк», выпускавшийся с 1986 по 1999 годы на Автомобильном заводе имени Ленинского Комсомола (АЗЛК).

 АЗЛК с конца шестидесятых годов активно работал над заднеприводными автомобилями, промежуточными по классу между моделями ВАЗ и «Волгой» к середине 70-х работы были доведены до стадии предсерийных образцов. Однако, наладить серийное производство не удалось из-за начавшихся осенью 1976 года перестановок в руководстве АЗЛК. Предыдущий руководящий состав был смещен, а на его место пришли управленцы с ЗиЛа. Главным решением новой команды, отразившимся на судьбе всего завода, стало сворачивание собственной разработки «Москвичей» четвертого поколения, а вместо этого освоение лицензионного производства современной иностранной модели аналогично ВАЗу. Интерес к АЗЛК проявили такие фирмы, как Citroen, Fiat и Porsche, однако успехом переговоры не увенчались, и руководству пришлось вернуться к собственным разработкам. Прототип Москвич С-2 не устраивал начальство своей излишней самобытностью, он не походил ни на один из «зарубежных аналогов». Поэтому в октябре 1976 года появился макет серии С-3 - окончательной, как тогда, казалось, версии преемника Москвича-2140. Машина получилась привычной, без спорных деталей.

 Между тем, несмотря на наличие у АЗЛК оценивавшегося как «предсерийный» ходового прототипа С-3, в Минавтопроме к этому времени уже решили, что АЗЛК должен разработать и наладить выпуск семейства переднеприводных автомобилей того же класса, как более современных. В конце концов заводу спустили из министерства странное указание: скопировать французский автомобиль Simca 1308, который носил титул «Автомобиль 1976 года» в Европе. Чем был обусловлен выбор «донора» для Москвича сказать трудно, скорее всего тем, что в машине был передний привод при поперечном расположении двигателя, модный кузов хэтчбек с современными интегрированными пластиковыми бамперами и современный продуманный интерьер.

 Когда инженеры изучили французский автомобиль, они обнаружили, что копировать его крайне нецелесообразно. Так, у Simca 1308 была независимая подвеска с торсионами вместо пружин. Зачем заимствовать эту чуждую конструкцию, когда ВАЗ и ЗАЗ практически завершили разработку передней подвески на пружинах типа МакФерсон и полузависимой задней со скручиваемой балкой?

 Главная трудность заключалась в том, что базовым двигателем предполагался УЗАМ-331.10, Задание усложнял и тот факт, что невозможно было скопировать самый сложный узел — двигатель. Simca была крупнее и тяжелее «Москвичей» третьего поколения (М-408 и М-412). Пришлось использовать старый двигатель М-412 как временное решение.

 Вторым «временным» решением стал двигатель от ВАЗ-2106, а их нельзя было поставить поперек, не умещался в моторном отсеке, выход – ставить продольно! При этом разработали коробку передач уникальной конструкции. Москвич-2141получил новую 5-ступенчатую коробку передач, которая была впервые применена именно на Москвиче-2141 среди всех серийных автомобилей советского производства. В отличие от других машин с такой компоновкой мотора, первичный и вторичный валы в ней были расположены не один над другим, а в горизонтальной плоскости, практически на одной высоте, благодаря чему удалось существенно снизить общую высоту силового агрегата и понизить линию капота, несмотря на использование имеющих большую высоту двигателей. Но таких компоновок, где двигатель стоит продольно в авто инженерии на тот момент практически не было. Только Audi смогла успешно поставить мотор продольно при переднем приводе. В итоге конструкторский штаб, отрезал передок от Simca 1307 и приделал новый от проекта С-3, с продольно расположенным «четыреста двенадцатым» двигателем. Этот прототип был негласно назван «Максимкой».

Уже в октябре 1977 года руководству завода и министерству автомобилестроения был представлен готовый прототип Москвича. Министерству «Максимка» очень понравился, и был рекомендован к подготовке в серийное производство. Создав опытные образцы, команда завода отправилась во Францию на доводочные испытания, аэродинамическую доводку.

 В конечном итоге инженеры изменили всю конструкцию, так что «Москвич-2141» напоминал Simca 1308 лишь линией крыши и силовым каркасом салона. Аутентичность работы подтвердили авторскими документами во всех развитых странах Европы, в том числе во Франции. Несмотря на неурядицы, московские инженеры сумели создать во многом примечательный автомобиль. Технически он был лучше своего прототипа - легче, экономичнее, проходимее. Если сравнивать с советскими автомобилями, М-2141 оказался самым обтекаемым и оставался таковым до появления ВАЗ-2110.

 Салон автомобиля хоть и был просторным и в некоторой степени комфортабелен, но его отделка оставляла желать лучшего, даже для отечественного автомобиля. Багажное отделение достаточно просторное, за счет того, что можно сложить задние сиденья. Отопление салона хорошо справлялось со своей прямой задачей.

 Пробная сборка первого «нулевого» автомобиля модели Москвич-2141 на главном конвейере завода была произведена 12 февраля 1986 года, а 15 февраля с него сошел установочный автомобиль под номером 000001. В течение месяца, к XXVII съезду КПСС, была собрана первая партия из 50-ти автомобилей этой модели, а в конце 1986 – их первая товарная партия.

 К массовой сборке автомобилей новой модели завод приступил 9 июля 1988 года, после завершения в целом подготовки производства в заново выстроенных и реконструированных цехах и снятия с производства заднеприводных автомобилей старого семейства (последний автомобиль Москвич-2140 с номером шасси 818096 сошел с главного конвейера 8 июля 1988 года).С апреля 1990 года была произведена модернизация с присвоением индекса 01, по маркировочной табличке так называемый Вариант - 01. Машины с индексом 01 имеют не значительные внешние отличия — это отсутствие надписей на передних крыльях, появилось правое зеркало и надпись "2141" на пятой двери с права.

 В 1998 году Москвичу сделали рестайлинг, изменили внешний вид передней оптики, радиаторной решетки и капота, внесли ряд изменений в тормозную систему основанную из импортных комплектующих, появился в модельном ряду новый 2-х литровый двигатель от компании Renault и присвоили новое название Святогор.

 Серийный Москвич-2141 оснащался различными двигателями, с 1986 по 2002 г. на него ставили 1.5-литровый двигатель УЗАМ-331.10, позднее УЗАМ-3317 объемом 1,7-1.8 и очень редко 2 литра, часть автомобилей оснащалась двигателями ВАЗ-2106-70 и ВАЗ-21213, объемом 1,6 и 1,7 литра соответственно. Экспортные экземпляры автомобилей Москвич-2141 оснащались импортными дизельными двигателями Ford-XLD418, объемом 1,8 литра. На самых последних «Москвичах» устанавливали инжекторный 2-литровый двигатель Renault-F3R, этот двигатель считался наилучшими среди всех ранее устанавливаемых.

 На АЗЛК во второй половине 1980-х велись работы по строительству собственного завода двигателей. Но, к сожалению, завод достроен не был. В результате «41-й» Москвич, «временно» стартовавший на «чужих» моторах, так и не дождался своего собственного современного двигателя, что в решающей степени предопределило неудачную судьбу данного автомобиля.

"Москвич" повторил судьбу своего далекого родственника. Как модель 1307 стала лебединой песней для марки Simca, так и для завода АЗЛК "сорок первый" стал последней базовой машиной.

 В 2001 году АЗЛК выпустил всего 800 автомобилей, в то время как для рентабельности производства нужно было продавать хотя бы 40 тысяч машин в год.

 В результате 4 марта 2002 года главный конвейер АЗЛК был остановлен навсегда. Из его ворот никогда больше не выедут новые "Москвичи".

**Модификации**

**Москвич-2141** – базовая модель, с двигателем ВАЗ-2106-70

**Москвич-21412** - базовая модель, с двигателем УЗАМ-331.10

**Москвич-2141 ALEKO** – экспортное исполнение с двигателем ВАЗ-2106-70

**Москвич-21412 ALEKO** - экспортное исполнение с двигателем УЗАМ-331.10

**Москвич-21418 -** Модификация для нужд милиции. На крыше автомобиля располагалась система СГУ-60, которая включала в себя проблесковый маячок, сирену и громкоговоритель. На правое крыло автомобиля крепилась фара искатель. Комплектовался автомобиль как отечественными, так и импортными радиостанциями. На заднем сиденье были предусмотрены специальные скобы для пристегивания к ним наручниками нарушителей, стекла задних дверей не опускались, а ручки открытия блокировались.

**Москвич-214123 –** Модификация для такси, с дефорсированным двигателем с 1995 г.

**Москвич-2141-02 «Святогор»** - Обновленная в 1998 году версия Москвича-2141, отличалась внешне новыми фарами головного света фирмы Hella,. Так же изменению подвергся капот.

**Москвич-2336 -** Не запущенный в серийное производство пикап.

**Москвич-2340 -** Выпущенный в единственном экземпляре полноприводный, полурамный пикап, на основе модели 2336.

**Москвич-233521** - Опытные экземпляры 4-местных пикапов. Выпускались параллельно как полноприводные, так и переднеприводные экземпляры.

**Москвич-2335 -** Серийный пикап на основе Москвича-2141, выпускался с 1993 по 2001 год. Обладал цельнометаллическим кузовом и зависимой рессорной подвеской, позаимствованной у Москвича-2140. Длина пикапа была увеличена до 4590 миллиметров, а колесная база до 2700 миллиметров.

**Москвич-2142** - Модифицированный Москвич-2141-1 с пятиместным кузовом типа седан.

**Москвич-2901** - Грузопассажирский универсал повышенной вместимости, который напоминал фургон, выпускался с 1994 по 1997 год. Автомобиль обладал пятиместным кузовом и грузовым отсеком, который не был отделен перегородкой от салона, как у фургонов. В 1995 году было изготовлено несколько опытных образцов автомобилей в исполнении такси и скорая помощь.

**Москвич-214100 «Святогор»** - Рестайлинговая модификация модели 2141-02

**Москвич-2141Y2 «Юрий Долгорукий»** - Удлиненная версия автомобиля Москвич-2141 с кузовом типа хэтчбек 1998-2000г.

**Москвич-2142Y3 «Князь Владимир» -** Удлиненная версия автомобиля Москвич-2142 с кузовом типа седан 1998-2002г.

**Москвич-2142R5 «Иван Калита»** - Рестайлинговая версия автомобиля Москвич-2141Y3 «Князь Владимир», которая выпускалась с 1998 по 2001 год.

**Москвич-2142S0** «Дуэт» - Модификация модели 2141 с укороченным кузовом типа купе. Выпускался с 1999 по 2001 год небольшими не серийными партиями, которые все же продавали, выпущено около 15 экз.

**Москвич-2344**- Не выпускавшийся серийно полноприводный пикап на основе модели 2335.

**Москвич-233522** - Электромобиль с кузовом типа пикап грузоподъемностью 400 килограмм, на внешний вид аналогичен автомобилю с бензиновым двигателем, за исключением надписи «Электро» на бортах, так же отсутствовала выхлопная система. На него устанавливался электромотор мощностью 48кВт, а запас хода на батареях составлял 100 километров без груза, с грузом 80 километров. В серийном производстве не был, из-за дорогой стоимости электрооборудования, которое превышало стоимость самого автомобиля.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Колесная формула | 4х2 |
| Количество мест | 5 |
| Привод | Передний |
| Габариты, мм |
| Длина | 4350 |
| Ширина | 1690 |
| Высота | 1400 |
| Колесная база | 2580 |
| Клиренс | 163 |
| Колея мм |
| Передняя | 1440 |
| Задняя | 1420 |
| Снаряженная масса, кг | 1,065/1,055 |
| Грузоподъемность, кг | 400 |
| Двигатель |
| Модель | УЗАМ-331.10, ВАЗ-2106-70, УЗАМ-3317, ВАЗ-21213, Renault-F3R |
| Тип | Бензиновый |
| Количество цилиндров | 4 |
| Объем, см3 | 1 479, 1 569, 1 699, 1 690, 1 998 |
| Мощность, л.с. | 71, 80, 86, 83, 114 |
| Коробка передач | Механическая, 5-ступенчатая |
| Макс. скорость, км/ч | 150, 158, 170, 165, 195 |
| Расход топлива, л/100км |
| Город | 11.2, 10.5, 11.5, 11, 10.3 |
| Трасса | 6.3, 6.2, 7.1, 6.8, 6.8 |
| Смешанный | 8.6, 8.4, 8.7, 9, 8.2 |
| Объем топливного бака, л | 55 |