**Москвич**

Легковой автомобиль малого класса с пятидверным кузовом хетчбэк, выпускается с 1986 года. До переименования завода носил название "АЗЛК-2141". Автомобиль имеет переднепрводную компоновку с продольно установленным двигателем. Пикап, созданный на базе "Москвича-2141", и отличающийся от него конструкцией задней подвески (здесь она зависимая, на полуэллиптических рессорах) и наличием грузовой платформы. Грузоподъемность автомобиля составляет 500 кг. Самый мощный двигатель, устанавливавшийся на модель "Святогор", 2,0-литровый "Рено". Дизайн кузова навеян французской моделью "Симка" в свое время даже ставшей моделью года. Автомобиль выпускается АО "Москвич", который в 30-х годах работал в качестве филиала горьковского автозавода, и стал первым в Советском Союзе специализированным предприятием по сборке легковых и грузовых автомашин.

Помимо базовой модели с кузовом хэтчбек выпускаются версии с улучшенной отделкой салона с удлиненной базой и кузовом седан. Пятидверный универсал АЗЛК-2137 и трехдверный фургон АЗЛК-2734 (грузоподъемностью 400 кг с водителем и пассажиром) во всех деталях, кроме грузовой задней части и багажного отсека, которые достались от предыдущего семейства "433-427", копировали седан и соответственно были унифицированы между собой. Фургонов изготовили всего 4035, затем их вытеснил более практичный Иж-2715. Помимо этих машин завод выпускал модели "2138" (седан), "21381" (медицинский седан), "2136" (универсал) и "2733" (фургон грузоподъемностью 250 кг) с двигателем АЗЛК-408, работавшим на бензине А-76. Мощность его была всего 50 л.с., что не позволяло груженой машине нормально вписываться в транспортный поток, и потому выпуск этих модификаций был прекращен. Автомобили 2140 и 2138 обладают по сравнению с ранее выпускающимися моделями 408 и 412 рядом существенных преимуществ в части безопасности и других эксплуатационных качеств. Это достигнуто благодаря применению дисковых тормозов на передних колесах и двухконтурного (раздельного) гидропривода в комплексе с вакуумным усилителем и регулятором давления в контуре привода тормозов задних колес, введению подголовников на передних сиденьях, изменению формы внешних деталей автомобиля (утопленные ручки дверей и пр.).

На автомобиле 2140 применена герметичная система охлаждения двигателя с использованием в ней низкозамерзающих жидкостей, на обеих моделях - 2140 и 2138 - устанавливаются закрытые подшипники в ряде агрегатов ходовой части и шарниры с одноразовой заправкой смазки в передней подвеске и приводе рулевого управления, что позволило значительно уменьшить объем технического обслуживания автомобилей в процессе эксплуатации. В принципе, двигатель, трансмиссия и ходовая часть этих автомобилей были сохранены соответственно идентичными моделями 408 и 412. Пятидверный универсал АЗЛК-2137 и трехдверный фургон АЗЛК-2734 (грузоподъемностью 400 кг с водителем и пассажиром) во всех деталях, кроме грузовой задней части и багажного отсека, которые достались от предыдущего семейства "433-427", копировали седан и соответственно были унифицированы между собой. Фургонов изготовили всего 4035, затем их вытеснил более практичный Иж-2715. Помимо этих машин завод выпускал модели "2138" (седан), "21381" (медицинский седан), "2136" (универсал) и "2733" (фургон грузоподъемностью 250 кг) с двигателем АЗЛК-408, работавшим на бензине А-76.

Мощность его была всего 50 л.с., что не позволяло груженой машине нормально вписываться в транспортный поток, и потому выпуск этих модификаций был прекращен. С 1976 года основной моделью стал "Москвич-2140". Это была всего лишь очередная модернизация устаревшего "412-го". Двигателей УМЗ-412 не хватало (к этому времени "Москвич" освоили и в Ижевске), поэтому даже в начале 80-х выпускали седан "Москвич- 2138", универсал "Москвич-2136" и фургон "Москвич-2733" с устаревшими моторами МЗМА-408. В 1967 года завод выпустил модель МЗМА-412 с уфимским 75-сильным двигателем У3AM-412, родственным по конструкции моторам знаменитой германской марки BMW, который позволял этому усовершенствованному автомобилю достигать 100 км/ч за 19с. Контрольный расход бензина АИ-93 (не более 11 л/100 км пробега) для своего времени был нормальным показателем, однако впоследствии, после повышения цен на бензин, все владельцы признали эту норму расточительной.

С 1969 года, когда начался выпуск универсалов 427 и фургонов 434 с двигателем УЗАМ- 412, все малолитражки Московского завода носят аббревиатуру АЗЛК (Автомобильный завод имени Ленинского Комсомола). С 1969 года все модели комплектуют травмобеэоласной рулевой колонкой н предусматривают места под крепление ремней безопасности. Популярность этих качественных моделей на внешних рынках была весьма велика, потому более половины годового выпуска МЗМА конца 1960-х экспортировали (и это при жесточайшем дефиците легковых автомобилей у себя в стране). В 1971 году все модели претерпевают рестаилинг, коснувшийся замены ряда деталей интерьера, облицовки радиатора на новую с прямоугольными фарами и решения задней части, которую оснастили стоп-сигналами, вытянутыми по горизонтали, и поворотниками над ними в виде треугольников. Фургоны и универсалы начали оснащать подъемной одностворчатой задней дверью, оформление задней части не меняли. Дополнительные литеры в индексах "Москвичей" означали: Э - экспортный; П - с правым "рулем"; Ю - в тропическом исполнении; К - автомобиль-комплект (в разобранном виде); И - специальное экспортное исполнение (соответствие нормативам пассивной безопасности Швеции); М - для медицинской службы; Т - такси; Б - с ручным управлением (только модель 408). Существенным изменением стала замена в мае 1974 года заднего моста на новый, с более широкой колеей (с мостами прежних типов не взаимозаменяем), тогда же изменили форму циферблатов приборов. Эти автомобили, в свое время считавшиеся весьма качественными, надежными и неприхотливыми, ныне уже почти попали в разряд антикварных.