

Мечтата на един Москвич

За много хора Москвич беше не просто автомобил, а верен спътник, семейна реликва, мечта за по-добър живот. Тези коли са романтизирани и ремонтирани, за тях са писани балади и вицове. Мечтата на един Москвич е изложба, посветена на народния автомобил, разположена в павилион Транспорт на СССР от комплекса ВДНХ, Москва. В експозицията, достъпна за посещение от 9 декември 2021 до 1 юли 2022 г. са изложени 26 автомобила, 4 двигателя и над 300 артефакта и архивни документи, като сред автомобилите има дори прототипи. Основата на изложбата са експонати от бившия музей на завода АЗЛК, чиято организация и подредба цели историята на марката да е максимално интересна за голям кръг посетители – не само за познавачи, но и за тези, които просто помнят и обичат марката Москвич.

Организирана под формата на буквата П, експозицията е разделена на 4 зали „Да станеш герой“, „Изпитания“, „Трансформация на героя“ и „Зала на заводската история“. Светлината почти навсякъде е приглушена и само стендовете имат постоянно осветление, като това на самите автомобили е динамично. В залата „Да станеш герой“ първите достижения на марката се материализират в кадри-инсталации от нейната пъстрата филмография. В зала „Изпитания“ са събрани свидетелства за състезателните пробиви на Москвич, а в залата





„Трансформация на героя“ – футуристични прототипи. Заключителния епизод на изложбата дава светлина върху последните години от живота на марката, но сърцето на експозицията „Зала на заводската история“, пази следите от инженерните подвизи в картотека от чертежи, фотографии и книги.

Първата инсталация, посрещаща посетителя малко след входа в павилиона – това е гигантски надуваем рог на изобилието, изработен в довоенна стилистика от художничката Ирина Корина. Направо от центъра на скулптурата излиза малък автомобил - пионерът КИМ 10-50. Това е пролога на изложбата – метафора за разцвета на индустриализацията в СССР, дала на страната народен автомобил. Следва входа в самата изложба – червен тунел с надписи „Кумир на милиони“, „Народен любимец“, „Герой от главните киноленти на епохата“ и „Призър на междуконтинентални състезания“. Преминавайки го, посетителя се озовава в полумрачна зала, в която са представени Москвич-и, имащи непосредствено отношение към съветското кино. Отляво на входа ни посреща уникален кабриолет КИМ 10-51, обикалял по южните съветски републики като нов, а наскоро открит и закупен в Челябинск. Модела дебютира в комедията от 1941 година «Сердца четырёх», показана на големия екран след Втората световна война. Конкретният екземпляр е единствения оцелял. На следващият стенд, скрит в храстите, на въртящ се фундамент ни посреща Москвич 400-420, точно този, който се среща в лентата «Москва слезам не верит». Същият модел е първия съветски автомобил, който е можело да се закупи за лично ползване, макар и за непосилните тогава 9000 рубли, сума превишаваща доста годишния доход на обикновения работник. Наблизо посетителя има възможност да види оригинален Москвич 400-422, галено кръстен „Буратино“.



Поради икономия на метал, част от елементите на този модел са изработени от дърво – такива коли са използвани за превозване на поща и контейнери с монети от телефонните автомати.

В „Залата на заводската история“ посетителя може да се почувства важен инженер и да намери в картотека чертежи, фотографии и книги за завода, произвеждал Москвич. По-любопытелните могат да се запознаят с уникално пособие по анатомията на Москвич-401, експонат в разрез, представен от „Политехническият музей на Москва“.



Следва Москвич 407 – най-популярния съветски автомобил от първата половина на 60-те години на 20 век. Проектиран от чист лист, без копиране, 407 е плод на сътрудничеството с инженерите от ГАЗ, неслучайно в каросерията се забелязва единен стил с Волга М-21. Непосредствено до автомобила, посетителя може да разгледа неговия 45 коня двигател, представен в разрез. Малко по-напред, в много интересно разположение ни посреща първият съветски SUV – Москвич 410 – седан с двойно предаване, отличаващ се със самоносеща каросерия.

Обръщайки глава, посетителя забелязва може би най-популярния Москвич, наричан у нас „четирифарка“, това е модела 408. На ефектния стенд е изложен 1 милионния автомобил, напуснал конвейера на АЗЛК в далечната 1967 г. Много от читателите, ще си спомнят края на филма „Брилянтowa ръка“, където злодеите биват вдигнати във въздуха от хеликоптер, именно в дебютиращия тогава Москвич 408 – точно този ефект е търсен с прожектирания на екрана зад експоната кацащ вертолет. С този стенд приключва кинематографичската история на марката Москвич и точно тук може да се види реплика на първия прототип от изложбата - кабриолет Москвич 408 „Турист“. Предвиден като четвърта каросерийна разновидност след седан, комби и фургон, ефектния прототип не е одобрен от партийното ръководство и бързо, бързо е забравен. Реставрационното ателие Мастерская Шаманского, се е постарало да пресъздаде точно копие на красивия кабриолет и да го представи, като експонат от изложбата. Малко след това е моделното семейство 412 с 2 милионния екземпляр, като компания му правят светлосиньо комби 427 и редкия фургон 434.





На фона зад трите автомобиля стилистично са представени моделите и техните имена, във вариант за износ зад границата на тогавашния СССР – Scaldia, Elite. Следва Москвич 2140 SL, появил се като резултат на дълбока модернизация на модела 412. АЗЛК няма възможност да промени основата на каросерията, двигателя и трансмисията, поради това нововъведенията имат козметичен характер. Важна особеност при 2140 обаче е въвеждането на предни дискови спирачки.

Следващата експозиция разказва за спорт, победи и достижения. Само, че съревнования не на национално ниво, а международно участие, където състезанията са преминавали на почти всички континенти – от Америка до Австралия. Трудно е да се повярва, че Москвич-ите, участвали в рали-матроните не са съхранени до наши дни. Светло синия седан със стартов номер 28 е направен през 2011 г. на базата на серийн Москвич 412 от 1970 г. Репликата възпроизвежда автомобила, който на рали Лондон-Мексико 1970 е управляван от Леонтий Потапчик, Едуард Баженов и Юрий Лесовский. Техният екипаж печели второ място в своя клас и 12-ти в общото класиране. Маршрутът на рали рейда е представен на стенд зад състезателния автомобил. Графики, документация и звуково озвучаване във вид на разказ допълват информационното любопитство на посетителя. Непосредствено до състезателния автомобил стоят два болида Г-5 с революционна за времето си конструкция с петстепенна скоростна кутия, разположена след диференциала и позволяваща бърза смяна на набора на зъбни колела според състезателната писта.



Но по интересното се намира малко след тях – това е двигател ДГ-1, специално подготвен не за каква да е формула, а именно за състезанията от Формула 1. Съдейки по характеристиките - 1,5 литра работен обем без принудително пълнене, двигателя е подготвян за регламента на 1961 година.

Преминаваме в залата на прототипите. Модели, колаборации, идеи, документи, чертежи, фотографии на разработки, тест-драйв в различни места, транспорт на автомобилите в зоната за изпитания – с такъв обем информация посетителя осмисля какви са били стремежите на инженерите конструктори и може самостоятелно да си представи какъв е можел да стане Москвич, ако тези идеи са били реализирани.

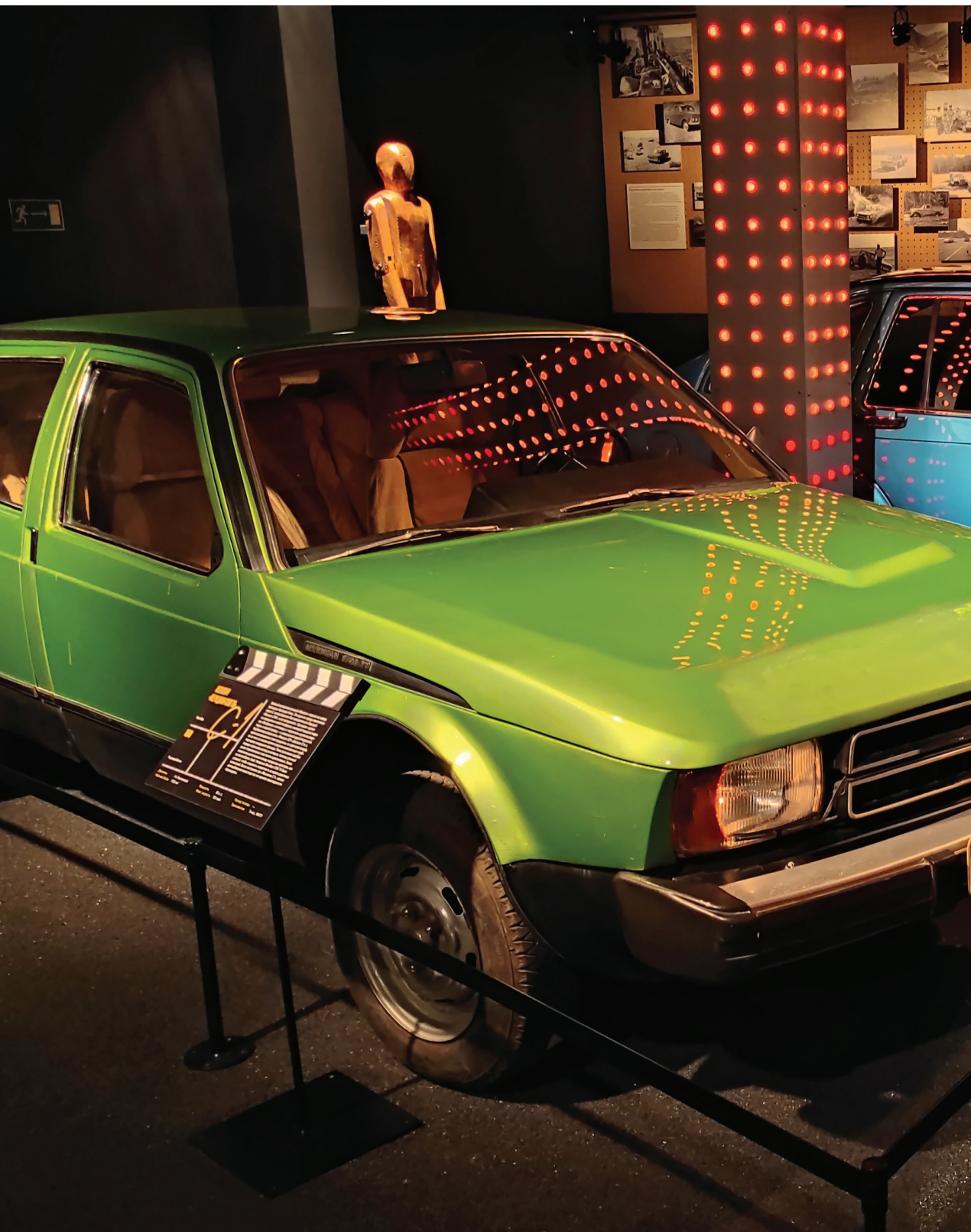




Първият прототип, който ни посреща, е Москвич 2150, модел, замислян като „селски брат“ на известната Лада Нива. Направлението в дизайна на колектива АЗЛК е материализирано от забележителния прототип 3-5-6, оборудван с шикарен салон, автоматическа скоростна кутия и цвят металик. Следва ярко зеления С-1 – много хора виждат аналогия с късен СААБ 99 с „американски“ брони, а находчивите „братушки“ му дава

прозвището „Крокодила Гена“, поради специфичния зелен цвят на каросерията. Москвич Арбат – този модел е трябвало да стане първия съветски миниван. Три реда седалки осигуряват 7 места за сядане, предните седалки се завъртат на 90 градуса, за да се улесни качването и слизането, седалките от втория ред се сгъват по части, а тези от третия ред – напълно. Последният базов модел на завода, 2141 и няколко негови моделни варианта са скрити пред изхода, непосредствено след концептите Яуза и Истра. Яуза, между впрочем е интересна по своему с разделното странично остъкляване. Ето ги и него 41-ви, като че ли един вид наказан за „убийството“ на Виктор Цой, чиято песен „Звезда по имени солнце“, се чува като музикален фон. Малко след това се вижда първия съветски електромобил – Москвич 2335 Е1. Интерес предизвиква селекцията мащабни модели, свързана с марката Москвич – на различни витрини посетителя може да наблюдава еволюцията на моделите в мащаб 1:43, като болшинството от моделите са уникална ръчна изработка.

Москвич беше жив учебник за останалите автозаводи, даже един вид книга за лоши съвети. МЗМА предава производството на двигатели в





УФА и остава без съвременен двигател – ВАЗ отчита тази грешка и прави двигателите самостоятелно. Намаленото търсене на Москвич-2140 показва на всички, колко е важно да се обновява моделния ред и да се контролира качеството. Но едновременно с това Москвич, отваря за светските автомобили масовия експорт, международния автоспорт, контакти с чужди дизайнерски школи и инженерни компании. Използване на вносни двигатели и съвместни предприятия с чужди автопроизводители – в това Москвич също е сред първенците. След всички изпитания, стоварени върху Москвич, фалитът се оказва неизбежен и на 5 декември 2006 година имуществото на завода е продадено на търг.

За късмет, народната памет за Москвич и топлите спомени за точно този, първия и единствен автомобил са устойчиви на колебанията на пазара и живеят по-дълго от юридическите лица.

Нови автомобили Москвич не се произвеждат вече 20 години, но наследството на завода не е загубено. За своето съществуване МЗМА/АЗЛК произвежда около 5 милиона автомобили, и не по-малко от милион от тях са съхранени до наши дни. Завода го няма, но автомобилите са живи. А заедно с тях са живи и легендите – за достъпен народен автомобил, за спортните подвизи, за престоига на марката в другите страни на света.

Въпреки, че времето на изложбата е към своя край, това лято екипът на Музея на транспорта на град Москва в лицето на директора Оксана Бондаренко, ни подготвят следваща, още по-интересна експозиция, посветена на транспортния туризъм на СССР.