

# «Moskvitši» paraadmudel

N. ŠTŠERBAKOV

Luu auto põhimudeli alusel parendatud väliskuju ning siseviimistlusega variante on tänapäeva autotööstusele, sealhulgas ka meie autotööstusele iseloomulik. Uusim niisugune auto on «Moskvitš 2140SL», «Moskvitš Lux», kui soovite. Põhimudeliga unifitseerimise aste on kõrge — 94% —, seega on auto mehaanilise osa kirjeldamisel põhjust peatuda üksnes kõige tähtsamatel uuendustel. Üheks selliseks on «Zigulidelt» juba tuttav karburaator «Ozon», mida valmistab Dimitrovgradi Autoarmatuuri Tehas, teiseks jaotur P-147 («Boschi» litsents), kolmandaks radiaalrehvid МИ-166, mille tootmine hiljaaegu evitati Moskva Rehvitehases. Peaülekande arvu on vähendatud 4,22-lt 3,89-le, mis annab keskmiseks kütusesäästuks kiiruste vahemikus 40...140 km/h 0,5 l/100 km. Sealjuures ei kannata auto kiirusomadused, mootor kulub aga vähem, sest väntvõll teeb iga kilomeetri läbimisel endisest vähem pöördeid.

Parendatud hammasrattad ja sünkronisaatorid käigukastis, käigukasti ja tagasilla uut tüüpi tihendid pikendavad nendegi sõlmede iga.



Vaatleme nüüd tähelepanelikult mudatusti auto välimuses ja interjööri. Nähtavat aitab lahti mõtestada Moskva Automehaanika Instituudi õppejõud Lev Gumenštšikov, kes loeb nimetatud õppeasutuses autodesaini kursust.

«Alustama peaks öieti sellest, millest lähtus «Moskvitši»-stiil. Praeguse kere kuulub ju põhimõtteliselt 1970. aasta «Moskvitš 408-le», temas peavõtteki seetõttu peegelduma pigem 1950-ndate aastate lõpu kui 60-ndate aastate alguse arusaamad. Need olid «astmeline» siluett, pikendatud parakuuruum, väljavenitatud ja esiletõusnud poritiivad, panoraamklaasid ees ja taga, sirged autoküljed.

Mood on ammugi muutunud. Nüüd valitseb kiilutaoline siluett, popula-

sed on kolmest mahust kered ja pärauks. Ühesõnaga — funktsionaalne auto.

«Moskviš 412» (1967) kere vääristati kandiliste esi- ja horisontaalsete tagalaternatega. Kere muutus visuaalselt laiemaks, aitas kahandada aeguma kippuvat üldmuljet.

Seitsmekümnendate aastate keskel muudeti kõik kere välispaneelid, katus ning ukсед välja arvatud, — veel üks, ehkki küsitav võit kandeosa vanaduse üle. Klaasid tulnuks asendada teistega, mille kõverus väiksem, külgede ülaosa kallutada, mis kergendanuks sisenemist ja väljumist. Sellise ulatusega muudatused polnud paraku objektiivsetel põhjustel võimalikud ning iganenud kerede valmistamine jätkus.

«Luxi» loomisel seisid Moskva Autotehase insenerid ja konstruktorid — see on aga andekas rahvas — uute raskuste ees: kuidas anda autole moodsam, elegantsem väljanägemine? Nüüd on lahendus kõigile nähtav ja tuleb tunnistada, et vana kandeosa olu on raske paremini rüütada.

Esiosalt on koristatud kõik liigne — jäänud on vaid kandilised esilaternad ja tume plastvõre, mille keskel täheb «АЗЛК». Suuna- ja gabariidilaternad on sisse ehitatud kaitserauda. Tagalaternad on suuremad, peaaegu tagapaneeli kõrgused ja viimasega paremini seostatud. Kaitseraudadele tuleb eriti tähelepanu juhtida, sest esmakordselt meie autoehituse praktikas on need plastist («Kevlari»-tüüpi). Küljele kaitseraudade kõrgusele kinnitatud iluliist loob mulje «ohutusvööst» auto ümber. Praktilisem olu on liist kinnitada pisut allpool uksekäepidemeid kulgeva murrujoone kohale kere küljel — seal



oleks pehme liist autokülge paremini kaitsnud kõrval parkiva auto uste eest. Visuaalsest aspektist tulnuks see lahendus aga nõrgem.

Dekoriitvdetailide matt must pind annab autoküljele ülalpool vööliini teatava õhulisuse. Mõlemad ukseklaasid sulaksid nagu ühte. Muljet süvendab omakorda pöördakende puudumine esikul.

Sõitjateruumis on muudatusi veelgi rohkem — kogu sisemus on moderniseeritud kooskõlas nüüdisnõuetega mugavuse ja passiivse ohutuse suhtes. Armatuurilaua kujundus on õnnestunud. Näidikute arvu on vähendatud, mõned neist on asendatud kontrollilampidega.

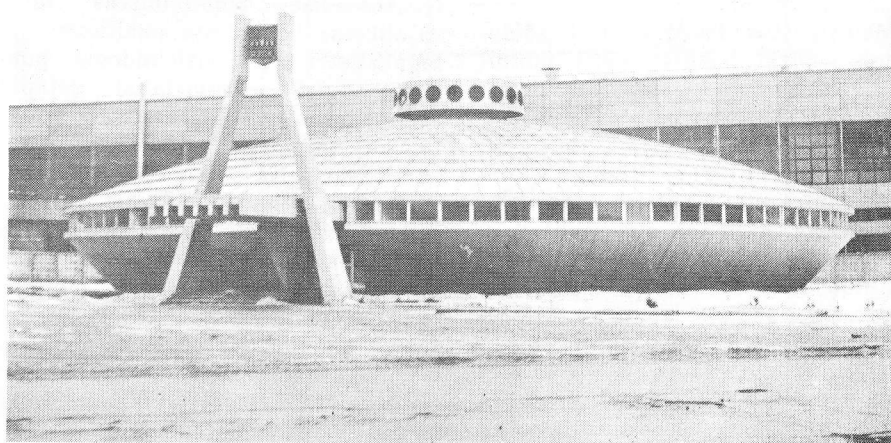
Istmeseljatagedel on uut tüüpi, nn. astmeteta regulaator. Peatoed ei varja tagasivaadet, veel üheks passiivse ohutuse elemendiks on seest reguleeritav tagasivaatepeegel uktsel. Nägusast sünteetilisest materjalist polster on «Lux»-variandile kohane.

Uusima «Moskviši» loomises osalesid Moskva Automehaanika Instituudi kasvandikud. Eriti meeldiv on tunnistada, et sisemuse autorite hulka kuulub ka minu endine õpilane Aleksandr Sorokin.»

Jääb üle tänada intervjuu eest ning öelda neile, keda uus auto huvitab: plaanitud «Moskviš 2140SL»-toodang sel aastal on 40 000.

## Ajalugu ratastel

Moskva Leninliku Komsomoli nimeline Autotehas sai 50-ndaks aastapäevaks endale (esimesena terves tööstusharus) muuseumihoone. See ruumikas ja valgusküllane, üliloomsada väljanägemisega ehitis on nüüd koduks seni garaažikitsikuses hoitud näidistele tehase pool sajandit kestnud tootmistegevusest.



kult muu-  
terjõõris.  
da Mosk-  
õppejõud  
nimetatud  
sust.  
lest, mil-  
Praegune  
selt 1964.  
as peavad-  
igem küll  
ndate aas-  
Need olid:  
atud paki-  
siletõusvad  
d ees ja  
nud. Nüüd  
t, populaar-

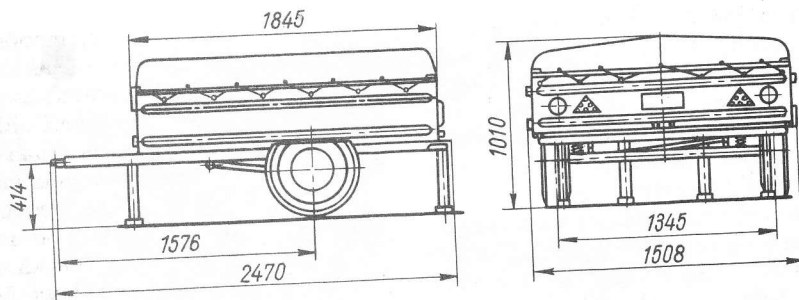
Praeguse tehase eelkäija «KIM» alustas «Fordi» sõidu- ja veoautode monteerimisega 6. novembril 1930. aastal. Kahe aasta pärast tulid peakonveierilt mitte enam «Fordid», vaid ГАЗ-id, detailid saadi mitte USA-st (läbi Murmanski), vaid palju lähemalt — Gorkist. Läks veel kolm aastat ning tehas ületas projekteeritud võimsuse, monteerides aastas 24 642 autot.

Neljakümnendate aastate alguseks pidi monteerimistehasest saama autotehas, toodanguks esimene Nõukogude massiline väikeauto KИM-10. Sõda katkestas need plaanid, ehitada jõuti umbes 500 väikeautot.

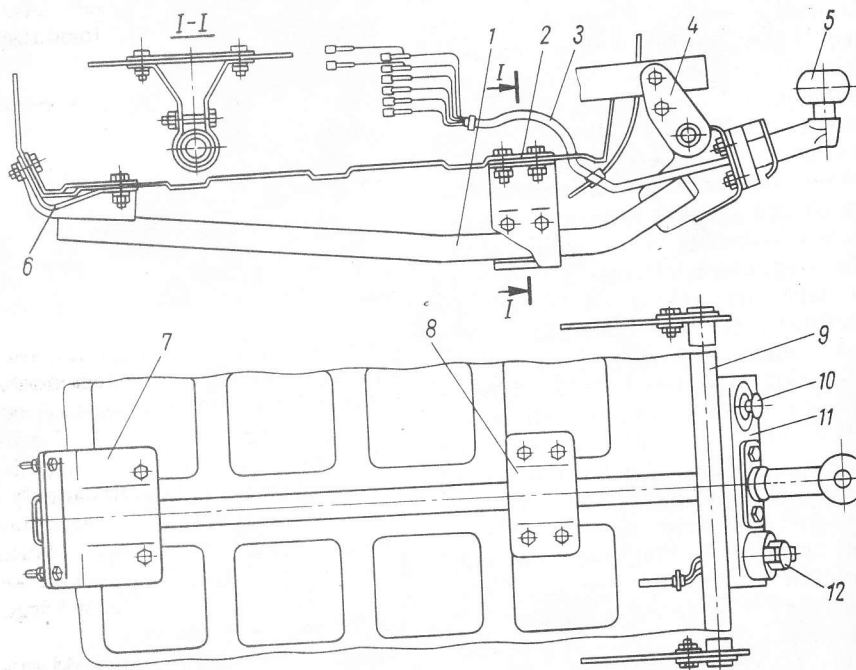
Sõjajärgne ajalugu on kõigile enam või vähem tuntud. «Moskvitš 400» näol viidi ellu mõte kodumaisest väikeautost. Järgnesid mudelid 401, 402, 410, 407, 403, 408 ja 412, nende variandid ja modifikatsioonid. Seejärel need, mis uuele ühtsele indekseerimissüsteemile vastavalt said neljakohalised järjenumbrid. Kõige viimasest seeriaautost «Moskvitš 2140SL» on juttu käesolevas ajakirjanumbris.

Muuseumi külastajad on näinud neidki autosid, milles katsetatavad ideed võetakse kasutusele järgmise, neljanda põlve auto juures. Need on «Moskvitš 2141», «Meridian 1700», 356 jt.

Fotoreportaaz ringkäigult tehase muuseumis ajakirja tagakaanel.



1. Sõiduautohaagis MM3-81021.



2. Haakeseadis autole «Ziguli».

## Sõiduauto ja haagis

Meie tööstus toodab mitut sõiduautole sobivat haagist, neist tuntumad on automatkajate hulgas hea vastuvõtu leidnud «Skif» ning kauba-veohaagis Mõtištši Masinatehaselt (indeks MM3-81021). Viimase tühismass on 140 kg, rehvide mõõt 155—330 (6.15-13) ja gabariidid näidatud joonisel 1.

Autotehased lubavad küll oma sõiduautosid haagiste veoks kasutada, kuid haakeseadise kinnitamise võimalusi ette ei näe, rääkimata nende seadiste valmistamisest. Sel põhjusel tuli Mõtištšis hakata tootma lisaks ka

kõikidele kodumaistele laiatarbeautodele mõeldud haakeseadiseid. Selline seadis «Zigulile» on joonisel 2. Ta koosneb pikitorust 1, põiktorust 9, plaadist 11, tagumises kronsteinist 6, küljkronsteinidest 4 ning lisakronsteinist 2. Pakiruumis on kronsteinide 6 ja 2 vastusteks plaadid 7 ja 8. Haakeseadise kinnitamiseks tuleb vajalikesse kohtadesse pakiruumis ja tagakaitseraua kronsteinidesse puurida augud, eelnimetatud detailid asetatakse oma kohtadele ning kinnitatakse poltidega. Kuulsõrm 5 on kinnitatud nelja poldiga.

Haagise vooluringi kuufuvad juhtmekimp 3, lüliti 10 (BK-700) ja pistikupesa 12 (ПЦ-300A).

Mitmeaastased kogemused Mõtištši haagiste ja haakeseadiste kasutamisel on näidanud, et mõlema töökindlus ning vastupidavus on head.

Toome haakeseadiste nimistu ning mõned haagiste parameetrid.

Auto mark ja mudel	Haakeseadise indeks	Haakeseadise täismass, kg
«Ziguli»	2101	11.2707003
	21011	11.2707003-10
		181.2707003
	2103	22.2707003
	2106	181.2707003
2102	21.2707003	300*
«Moskvitš»	408	17.2707003
	2138	171.2707003
	2140	171.2707003
«Zaporožets»	966	19.2707003
	968	191.2707003
	968A	191.2707003
«Volga»	21	151.2707003
	24	16.2707003
		161.2707003

\* Piduritega varustatud haagise täismass tohib olla näidatud poole suurem. Kuulsõrmele mõjuva vertikaalkoormuse piires «Zigulidel» ja «Moskvitšidel» on «Zaporožetsitel» 20 ning «Volgadel» 50 kg. Haakeseadise mass on 8,0... 11,0 kg.