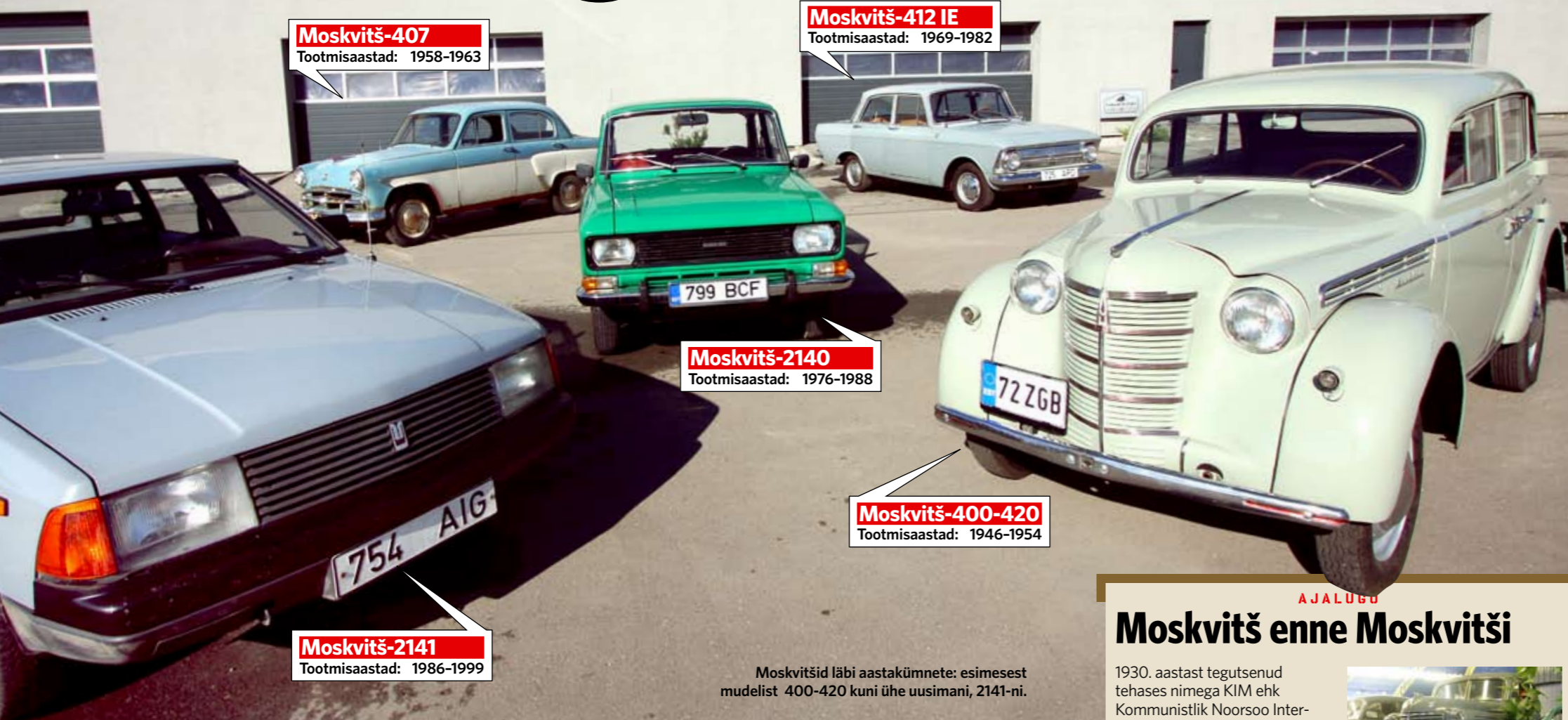


Kõrvitsaga katusel

SÜNNIPÄEV
MOSKVITŠ
65

Fotod: Pille Russi ja Kristjan Scooper

info auto 1/2 rekl



Moskvitš-407
Tootmisaastad: 1958-1963

Moskvitš-412 IE
Tootmisaastad: 1969-1982

Moskvitš-2140
Tootmisaastad: 1976-1988

Moskvitš-400-420
Tootmisaastad: 1946-1954

Moskvitš-2141
Tootmisaastad: 1986-1999

Moskvitšid läbi aastakümnete: esimesest mudelist 400-420 kuni ühe uusimani, 2141-ni.

Autoleht süütab küll küünla Moskvitši 65. sünniaastapäeval, seda marki ju elavate hulgas enam ei ole, kuid pisarate asemel otsime koos sõpradega üles veteranide süütevõtmed, pumpame kütuse karburaatorisse ja laseme kolbidel ja mälestustel tuurid üles võtta.

AUTOAJALOOST saab kirjutada mitut moodi, näiteks võib võtta ajalooraamatud ja teha referaadi, läksime Moskvitšiga teist teed. Raamatuid kasutasime küll ka, kuid kogusime ühele pildile viis eri ajastu Moskvitši. Ükski neist pole uueväärseks restaureeritud, kõigil, mõnel vähem, mõnel rohkem, on ajahamba märke - ja see oligi valiku üks suunajaid.

Moskvitš oli ju rahvaauto, niivõrd kuivõrd nõukogude ajal selline määratlus paika pidas, tema vedas õunapuustikud Kiisale ja naasis sügisel, kõrvits katusel, linna. Tema asi oli pere puhkusele sõidutada ja „lisaväartusena” anda selle käigus kõigile asjaosalistele põhjalik kursus autoehitusest, panna proovile leidlikkus ja insenerivõimed.

Moskvitši lugu poleks Moskvitši lugu ilma omanike mälestusteta. Nii ongi selles loos autoajalugu tavamõistes rohkem tagaplaanil ja elu Moskvitšiga fookuses.

Pidurivedeliku asemel vein

Kui Mati Russi 1970ndate keskel oma tol ajal paarikümneaastase Moskvitš-401-ga Lasnamäelt liikuma hakkas, lootis ta paarikümne minuti pärast kesklinnakodus olla. Aga Mossel olid teised plaanid. „Hakkasin trammile teed andma, vajutasin pidurit ja ... pedaal käis plaksti vastu põrandat ning järgmine hetk pöörutasime trammile otsa,” räägib ta. Purunes pidurivoolik. Keegi inimestest viga ei saanud ja ka sõidukite kahjustused olid väikesed.

Moskvitš oli võimeline peagi teekonda jätkama, sest kolme ratta pidurid saadi tööle, neljandale pandi, nagu vana kooli mehed ütlevad, „pime” ette - tekitati kunstlik ummistus, et süsteemis säiliks pidurdamisel rõhk. Kuid pidurivedelik oli ju välja voolanud ja bensiinjaaamu, kust uus osta, ei leidunud sugugi iga nurga peal. „Miiilits soovitas osta poest odavat „peediveini” ja see pidurisüsteemi valada, pidavat toimima,” meenutab Russi. „Toimiski. Terve pudelitäis muidugi pidurisüsteemi ei mahtunud, ülejäägi küsis endale aktsiooni kõrvalt jälginud napsisõber.”

Moskvitš-401 ei olnud siiski esimene Moskvitši mudel, vaid see au kuulub mudelile 400-420, milline on ka artikli avafotol. Vi-

AJALUGU

Moskvitš enne Moskvitši

1930. aastast tegutsenud tehases nimega KIM ehk Kommunistlik Noorsoo Internatsionaal, tulevase Moskvitši tehase (MZMA, hiljem AZLK) eelkäijas valmis 1940. aastal Ford Prefecti modifitseeritud koopia KIM-10-50, mille lend jäi siiski lühikeseks.

Sergei Kannunikov kirjutab 2007. aastal Moskvos välja antud raamatus „Kodumaised sõiduaudod 1896-2000”, et vaatamata kirjutamata reeglitele nägid ajakirjanikud seda autot enne Stalinit ning ajalehes Izvestija ilmus sõiduki



kohta uudis. Stalin nõudis autot näha ega jäänud sellega sugugi rahule. Eriti ei meeldinud talle kaheukseline kere. Esialgu tootmine peatati, kuid hiljem siiski umbes 500 autot valmistati, et juba valmis tehtud kerekomponentid ära kasutada.

mast toodeti aastatel 1946-1954, 401 aastatel 1954-1956.

Aastal 1952. kirjutas V. Jerusalemiski raamatu „Autojuhi kõrval” (eesti keeles ilmus 1955), kus ta kuulutas: „Nad /nõukogude autod/ on J. V. Stalini kaugeleulatava ettenägelikkuse tulemuseks.

Need autod andis meile suur geenius, kes aitas meie kodumaal võita sajandeid kestnud mahajäämuse ja väheste viisaastakute jooksul edasi jõuda tervel saja aasta võrra.”

Lisaks esimese rahvaauto staatusele pidi väike Moskvitš vedama

MUDELIVALIK

Moskvitši seeriamudelite põhitüübid

Mudel	Tootmisaastad
Moskvitš-400-420	1946-1954
Moskvitš-401-420	1954-1956
Moskvitš-402	1956-1958
Moskvitš-407	1958-1963
Moskvitš-403	1962-1965
Moskvitš-408	1964-1975
Moskvitš-412	1967-1975*
Moskvitš-2138	1976-1988
Moskvitš-2140	1976-1988
Moskvitš-2141	1986-1999

* Iževskis toodeti Moskvitš-412 IE-d aastatel 1969-1982 ning selle modifikatsiooni IE-028 aastatel 1982-1999.

MOSKVITŠ-400-420



Fotol olev Moskvitš-400-420 pärineb 1950. aastast.



400 tagaistmele pääsemine nõuab osavust ja õllekõhu puudmist.

ka ränkasket propagandavankrit. Muidugi ei saanud tollaegne autor kirjutada, et esimene Moskvitš kujutas endast Opel Kadett K 38 koopiat.

Kardab vett

Kahevärviline Moskvitš 407 esindab vanaautode teist saatuselliini - tema lõpp paistis pöördumatult lähenevat ühes aianurgas, nõgeste, takjate ja võsa seltsis. Kuid läks siiski teisiti - auto kuulub nüüd LaitseRallyPark'ile ning ootab restaureerimist. „Praegu on ta täpselt sellises seisukorras nagu me ostsime,” lisab pargi omanik, autoentusiast Üllar Suvemaa. „Üsna õnnetu välimusega, kuid peaaegu komplektne.”

Muide, Moskvitšide mudelinumbriid võivad kergelt eksiteele viia, sest 407-le eelnes sarnase

kerega mudel 402, aga järgnes samuti väliselt sarnane 403. Selle järglane on aga täiesti uue kerega 408. Viimase edasarendus kereehituselt oli aga täiesti uue mootoriga 412. Fotol esindab 408-t ja 412-t hoopis Iževski tehases valminud 412. Väliselt sarnaneb see 408-ga, kuid mootor on 1,5liitrine 75 hobujõudu arendav 1,4liitrise ja 50hobujõulise asemel. Muidugi ei seisnenud jõuallikate erinevus vaid neis numbrites, uus, BMW mõjutustega ülaukuvõlliga jõuallikas kujutas mootoriehituses täiesti uut põlvkonda.

Kuid uuel mootoril leidusid oma kiiksud: katkestijaotur paiknes mootori vasakul alaküljel, mis tähendas, et veelombist läbisõidul sai see korraliku sahmaskrae vahele - kergemal juhul

piirdus Mosse turtsumisega, raskemal jäi üldse seisma ja vajus kuivatamist.

„See juhtus 1970ndatel. Saaremaa ralli ühel kiiruskatsel tuli sõita läbi oja, mis tänu suurematele vihmadele oli võtnud juba jõe mõõtmed,” meenutab tänane Kullo autosportitreener Viktor Dittmann, kelle esimeseks ralliautoks oli Moskvitš-412. „Lendasime siis hoogsalt sinna sisse ja muidugi suri Mosse mootor välja. Vesi oli nii sügav, et ulatus üle auto lävekarbi. Taksopargi mehed lükkasid meid Volgaga välja, kuivatasime „jagaja” kaldal ära ning saime rallit jätkata.”

Fotol olev Iževski 412 esindab oma seisukorralt tüüpilist argi-Mosset, siin-seal natuke roostet, ukstel tagurpidikäimise jäljed, mõned värviparandused, selline praktiline tegelane, kelle asi on oma peremeest teenida ja mitte liiga palju silma paista.

Sõiduomadused on tänapäeva mõistes muidugi arhailised, lehtvedrudele toetuv jäik tagasild ja tuim, aga see-eest aeglane rool moodustavad ebamäärased komplekti, kuid vedrustuse pehme seade võimaldab jällegi kehade tee-



Käigukang asub roolisambal ja käiguvahetus nõuab tänapäevase autoga harjunult keskendumist.



Moskvitš-400-420 kapott avaneb kahes osas külgedele.



Pakiruumile pääseb ligi autosisemusest, tuleb langetada seljatugi.

PROOVISÕIT

61 aastat hiljem: Moskvitš-400-420

Artikli tarvis poseerinud 1950. aasta Moskvitš-400-420 ei ole restaureeritud, vaid remonditud ning täiesti sõidukorras. Mõnes mõttes esindab selline seisukord paljude tänaste vanasõidukite, ka Moskvitšide saatust - säilitatud pole tehasekonditsioon, vaid kasutamisseisukord.

Ega muud: õhuklapp kinni ja starter pöörlema, Moskvitš elavneb hetkega ja sealsamas jääb ka vakka. Uus katse toob edu, mootor jääb kõrgete pöörete kärial tööle.

Esimese käigu lülitamiseks tuleb roolisambal asuvat käigukangi tõmmata allapoole; mõõdukalt gaasi ja 1,1liitrise mootori 23 hobujõudu lükkavad Mossele hoo sisse. Teine käik: käigukang üles,



Vana Moskvitši juhtimine nõuab tänapäevaste autodega harjunult täit tähelepanu.

endast eemale ja veel natuke üles, taas lärmakaks kerinud pöörded langevad ja Mosse astub edasi justkui oleks vabanenud mingist väga raskest kandamist. Kolmanda käigu leiab, kui sikutada kangi allapoole.

Tänapäevaste autodega harjunult nõuab 61aastane tegelane täit tähelepanu. Tema

juhtimine ei ole keeruline, pigem tundub auto nii habras, et iga hooletum liigutus võiks sellele liiga teha, midagi ära lõhkuda.

Muidugi on 3,8 meetri pikkuses ja 1,4 meetri laiuses autos kitsas, kuid mitte nii kitsas, kui tema väliste mõõtmete järgi arvata võiks. Krimmi ei pörutaks, aga Riias käiks ära küll.

osram 138x150 rekl

«MILITS SOOVITAS OSTA POEST ODAVAT „PEEDIVEINI” JA SEE PIDURI-SÜSTEEMI VALADA, PIDAVAT TOIMIMA.»

MOSKVITŠ-407



Moskvitš-407 päästeti roostesurmast ja see ootab taastamist. Me ei hakanud fotot meelega retušeerima, olgu kõik nii nagu on.

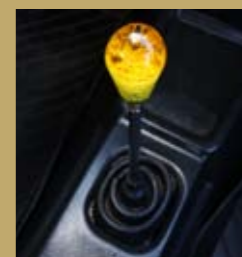
Võrreldes esimese Moskvitsiga on 407-s rohkem ruumi, aga vähem glamuuri. Pakiruumgi on üsna mahukas.



Vasakul. Pakiruumi mahtu rõõvib varuratas.

Keskel. Klappide avamisega saab soojendat õhu suunata juhi ja kaassõitja jalgadele.

Paremal. Peaaegu kohustuslik lisa - sitikaga käigukanginupp.



Moskvitš-412 sõidab kõige paremini kehvadel teedel.

MOSKVITŠ-412 IE

dega mugavalt hakkama saada.

Sõitjateruumi varustusest võib tänapäevasele autojuhile olla vast kõige üllatavam soojendusõhu jalgadele suunamise moodus - selleks tuleb nimelt vajutada pedaalikestele (juhil oma, kaassõitja oma) kütteseadme alaosas, nii avanevad klappid, mis võimaldavad õhul liikuda põrandale.

Päris oma uus auto

Neljas auto fotol, Moskvitš-2140 on mudeli 2138 edasiarendus (mis oli omakorda 408 edasiarendus), millele paigaldatud 412 mootor. Sõitjateruum oli niikuinii 412-st moodsam, kuid mudelil SL oli veel eriti moodne elektronkel-laga armatuurlaua keskel.

Sõidutunne ei erine suurt 412-st, küll aga pakub jämedam rooliratas paremat haaret ja mitme nupu õnnestunud paigutus sõitjateruumis vähendab sahmimist näiteks olukorras, kus vaja tuuleklaasile vett või klaasipuhastid käivitada ja veel lähijalgadele ümber lülitada.

Kui pildistamiseks kasutatud LaitseRallyPark'i Moskvitš-2140 panna mängima mõnda 1980ndate keskpaigast rääkivasse filmi, ei vajaks ta mingit grimmi. Väga heas korras, mõningate väikeste kulumisjälgedega, hea peremehe sõiduriist.

Perekond Veski ostis oma Moskvitš-2140 1986. aastal täiesti uuena. „Autot oli vaja maakodus

käimiseks, sest neli tundi puupinkidega rongisõitu Haapsalusse, seal kolm tundi vahetamist, kuniks T5 nime kandnud Noarootsi postipaata Österbysses viis ja seal veel kaheksa kilomeetrit läbi märja metsa, kogu elamiseks vajalik seljas - see oli natuke liig,“ räägib autotootjast, klubi Unic liige Priit Veski. „Kui üldiselt oli uue auto ostmise aluseks parteikomiteest või oma töökoha analoogsest rakkusest saadud autoostutuba, siis Gorbatšovi kehtestatud kuiva seaduse ja glasnostiga juhtus ime ning mõningaid nõukogude autotööstuse suurepäraseid esindajaid paisati ka vabamüügile.“

25. oktoobri õhtul istusid nõmmekead, õpetajast ema ja koolipoisist poeg Veski 36. bussile ja sõitsid liini toonasesse Kadaka tee lõpp-peatusesse, kus asus autokauplus. „Jah, otse loomulikult oli autoostule järjekord, oktoobris, õues, terve öö otsa! Kuigi keskmine palk võis sel ajal olla 200-250 rubla ja autod maksid 4000 rublast Sapaka eest GAZ-24

Volga 16 000ni välja, siis leidis paljudel kummalisel kombel 6000-7000 vaba sularaha Mosse ostmiseks.“

Hommikul lubati Veski tulivate autode platsile iseendale meeldivat välja valima. „Tegelikult - mida sa valid, kõik täpselt ühesuguses varustuses, ainult värv erines. Kuid, kuid! Sel ajal tuli täpselt teada, mis päeval auto oli koosteliinilt tulnud, pluss veel mustmiljon pisinüansi. Neid valdasid vabalt loomulikult kohalikud platsimehed ja alati ajasid parimad palad oma sõpradele pisut kõrvale sildiga „müüdüd“.

Nii ka seekord, päris mitu Mosset olid juba kõrval, nende hulgas ka üks ilus erkpunane, värvinimega „Rubiin“, Mosse. Mis seal salata, eks ema sarm mõjus, müügi mees tuli ligi ja ütles ausalt, et see punane on tema poolt välja valitud, aga sõber ei saanud raha kokku. Seega on auto vaba. Pidi olema parim, mis tookord platsil saada olevat: kesknädala pill, prima vahetuse tehtud, kar-

buraatoriga „Osoon“ ja kiire SLi peaülekandega.“ Muidugi löödi käed ja Moskvitš teenis Veski perekonda 11 aastat.

Elu on seiklus!

Elmar Ots ostis omale 2140 SL-versiooni 1980ndate lõpuaastail kasutatuna - auto oli esmalt eksporditud Rootsi ja toonasesse Nõukogude Eestisse tagasi toodud. Õhus oli aga juba vabaduse hõngu, kooperatiivid tegutsesid ning ka lääne kraami liikus rohkem. Tänavapilti ilmus rohkem tuunitud autosid, Otsa Mosse nende seas.

„Suhe tolle Mossega algas üpris paljutootavalt, kui sõbra soovist Kakumäelt Kadaka teele autoregistrise pabereid möllima sõites pudenes Õismäe vahel kardaan alt. See oli aga alles algus,“ räägib Ots. „Kui autole remondiga ring peale sai tehtud, hakkas aina enam häirima hale helebeez värv, mis ei klappinud kuidagi Vihuris laiakskeevitatud velgedele, vihmaveetoru jämeduse



Säärane roolikate muutis sõitmise mugavamaks, sest originaalrool on peenike, aga see-eest libe.

408 ja 412 tagaistmel oli juba päris mõnus, pehmel diivanilaadisel istmel lautada ei saanud, kuid jalad mahtsid ära.



TEHNILISED ANDMED

Moskvitš-400-420

Tootmisaastad:	1946-1954
Mootor:	R-4, otto 1074 cm ³
Võimsus:	17 kW 3600 p/min
Käigukast:	kolmekäiguline manuaalkäigukast
Telgede vahe:	2340 mm
Pikkus/laius/kõrgus:	3855/1400/1555 mm
Tippkiirus:	90 km/h
Aeg 0-100 km/h:	-
Kütusekulu:	8 l / 100 km

Moskvitš-407

Tootmisaastad:	1958-1963
Mootor:	R-4, otto 1358 cm ³
Võimsus:	33 kW 4500 p/min
Käigukast:	neljakäiguline manuaalkäigukast
Telgede vahe:	2370 mm
Pikkus/laius/kõrgus:	4055/1540/1560 mm
Tippkiirus:	115 km/h
Aeg 0-100 km/h:	teadmata
Kütusekulu:	6,5 l / 100 km

Moskvitš-412 IE

Tootmisaastad:	1969-1982
Mootor:	R-4, otto 1478 cm ³
Võimsus:	55 kW 5800 p/min
Käigukast:	neljakäiguline manuaalkäigukast
Telgede vahe:	2400 mm
Pikkus/laius/kõrgus:	4120/1550/1480 mm
Tippkiirus:	140 km/h
Aeg 0-100 km/h:	19 s
Kütusekulu:	8,8 l / 100 km

Moskvitš-2140

Tootmisaastad:	1976-1988
Mootor:	R-4, otto 1478 cm ³
Võimsus:	55 kW 5800 p/min
Käigukast:	neljakäiguline manuaalkäigukast
Telgede vahe:	2400 mm
Pikkus/laius/kõrgus:	4250/1550/1480 mm
Tippkiirus:	140 km/h
Aeg 0-100 km/h:	20 s
Kütusekulu:	8,8 l / 100 km

Moskvitš-2141

Tootmisaastad:	1986-1999
Mootor:	R-4, otto 1478 cm ³
Võimsus:	54 kW 5800 p/min
Käigukast:	viiekäiguline manuaalkäigukast
Telgede vahe:	2580 mm
Pikkus/laius/kõrgus:	4350/1690/1400 mm
Tippkiirus:	147 km/h
Aeg 0-100 km/h:	18,7 s
Kütusekulu:	8,6 l / 100 km

Kütusekulu mõõtmise meetodika on aja jooksul muutunud ja numbrid pole omavahel üks-ühele võrreldavad.



MOSKVITŠ-2140

Moskvitš-2140 sõitjateruum on eelkäijatest märksa moodsam ja juhikoht oluliselt parema ergonomikaga. Tänapäeval tundub see muidugi igavam.

Süütelukk paikneb paremal nagu Porschel. Õigupoolest asus seal ka varasemal mudelil.



Hea peremehe auto: Moskvitš-2140t on hästi hoitud ja auto eeskujulikus korras.

summutiotsa ja mingi kooperatiivi klaasplastist spoiler-esikaitserauaga. Tehtud-moeldud - ühe semu maa-aluses garaazis Marja tänavas oli pesuboks, mille põrand sai tolmütökkeks kenasti märjaks kastetud, kusagilt kompressorgi kohale lohustatud ning värvitöö võis alata. Esimesel õöl sai kena titaanvalge katte auto esimene pool, järgmisel aga kattus tagumine osa räige tibukollase kuuega. Et absurd oleks täielik, oli Mosse kahevärvilisus täiuslik - üks välispeegel valge, teine kollane, kahe paari lisatulede korpused samuti üle ühe kirjud ning veljedki sektorite kaupa maalitud nagu mõnel tuletõrjeautol. Värvimaiaaalsust täiendasid autoga kaasa saadud vana Golf GTI tiivalaiendid, toona moes olnud nina maas-taguots püsti vedrustus ning neli suurt kõlarit, mida toitit 185 marga eest Soomest ostetud ekvalaiseriga võimendi."

vaati bensiini, mitu Volga käigu-kasti ja plokikaant ning muud kola, kokku vähemalt tonni jagu ehk samapalju, kui väike veduk ise kaalus. Mosse ees kimas kuldrand sai ringraja-Volgaga Peeter Noode. Konuvere sild oli toona nii kitsas, et vajab suunaeesõigusmärke - eelistatud oli Tallinna poolt läheneja. Sillani jõudes aga selgus, et eesõigus on suhteline, sest täie auruga kihutas meile sillal vastu vene numbritega KamAZ.

Madelautol oli sabas ka täishaa-gis. Kui Noode Pets sai oma Volga enne silda „klõpsti!“ teepeenrale pidama, siis Mosse maandamine polnud sama lihtne - rattad blokeerusid, rehvisuits tõusis niiskesse õhku, aga autorongi kiirus ei vähenenud sellest põrmugi.

Nüüd oli valida kolme variandi vahel - kas põrutada Petsi Volgale täie auruga tagant otsa, keerata Volgast paremalt mööda otse jõkke või üritada end ikkagi sillale, KamAZi ja sillapiirde vahele kiiluda. Miskipärast tundus parim võimalus too viimane ... Käru käis pidurdava Mosse sabas, vihti, KamAZi nina ette ja siis oma teepoolele tagasi. Siis loperdas käru KamAZi ja selle haagise vahele, ja jälle oma poolele tagasi.

«KÄRU KÄIS PIDURDAVA MOSSE SABAS, VIHTI, KAMAZI NINA ETTE JA SIIS OMA TEEPOOLELE TAGASI.»



See Moskvitš-2141 töötab tänapäeval igapäeva-autona ja omanik on oma sõiduvahendiga rahul.



Ehkki valmis olid ka kaasaegsemad jõuallikad, otsustas tehase arhailise 412 mootori kasuks.



Luukpäarakerega Moskvitši pakiruum on mahukas ja tagaistmete arvelt veelgi kasvatatav.



MOSKVITŠ-2141

Sõitjateruum näeb 80ndate keskpaiga kontekstis välja iga ti moodne.

UUEMAD MOSKVITŠID

Moskvitš-2141 mõned järglased

MOSKVITŠ-214100 SVJATOGOR

Moskvitš-2141 edasiarendus, mille tootmist alustati 1998. aastal ning lõpetati 2002. aastal, mil tehas läks pankrotti.



MOSKVITŠ-2142S5 DUET II

Nii Duet II kui ka Duet I valmistati vaid umbes 15 eksemplari. Kasutati 2141 platvormi, kuid telgede vahet lühendati. Teise põlvkonna autodele pandi Renault' päritolu mootorit.



MOSKVITŠ-2144R5 KALITA

Moskvitš püüdis teha esindusautot, mudelist Kalita valmis ka neliveoline versioon, milline ongi fotol. Valmistati mõni eksemplar.



MOSKVITŠ-2901

Sellist kõrgendatud katusega universaali valmistati Moskvitš-2141 baasi Kiievi autoremonditehases aastatel 1994-2001.



«1986. AASTAL TOOTMISSE LÄINUD MOSKVITŠ-2141 ON ERINEVALT VARASEMATEST MUDELITEST ESIVEOLINE.»

Nagu jumala käsi oleks haagist juhtinud," meenutab Ots.

Lumelaud ja Moskvitš

1986. aastal tootmisse läinud Moskvitš-2141 on erinevalt varasematest mudelitest esiveoline. Katseeksemplaridena valmisid ka uued mootorid, 1,8liitristest ottomootorist nii karburaatoriga kui ka sissepritsega versioonid (95 hj ja 85 hj), samuti 1,9liitrine diisel (65 hj), aga tootmisse need ei läinud. Seeriaautodele paigaldati hoopis 412 mootorit, nagu fotol olev autol, ning VAZ-2106 jõuallikat.

Sõitjateruumi saab iseloomustada kui ühele tubliile 1980ndate keskpaiga keskautole kohast. Moodne, mugav ja avar. Tagaistme saab kokku klappida ja niigi mahuka pakiruumi veel suuremaks muuta.

2141 sõidab mugavalt ja jääb ka maanteekiirusel üpris vaikseks - viiekäigulise käigukasti kiireim ülekannet võimaldab hoida pöörded madalal. Miinuspoole-

le tuleb kanda mootori jõuetus ning arhailised käiguomadused, mis on vastuolus oma aja kohta moodsa sisemusega.

Auto omanik, autoeriala tudeng, Karo Käärik kasutab 1990. aasta Mosset igapäevasõidukina, käib näiteks kodunt Lõuna-Eestis Tallinnasse kooli. „Meeldib auto ruumikus, eelmisel talvel sõitsime autoga viiekesi ja lisaks mahtus sisse veel ka viis lumelauda,” kinnitab ta. „Mugav on see auto samuti.”

2141 on küll selle loo uusim Moskvitš, kuid mitte tehase viimane mudel. Ponnistati hiljem veel mõnegi mudeliga (vt lisalugu), kuid suurema eduta. Tänapäeval tegutses Moskvitši tehase kompleksis ettevõtte Avtoframos, mis toodab näiteks Renault Sandero (meil Dacia Sandero).

KRISTJAN SOOPER

Allikad: Sergei Kannunikov, „Kodumaised sõiduautod 1896-2000“, Moskva 2007; Lev Sugurov, „Avtomobilii Rossii I SSSR“, 2. köide, Moskva 1995, „Kratkii Avtomobilnoi Spravochnik“, Moskva 1979.