

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 72

СССР



«МОСКВИЧ-402»

«ТИХАЯ» МОДЕРНИЗАЦИЯ
МЕЖДУ ГОРЬКИМ И МОСКВОЙ
ВСЕ ДЛЯ ПАССАЖИРА!

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №72, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей России: 8-800-200-02-01.**
**Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:

Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © Киноконцерн «Мосфильм»;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
ООО «Де Агостини»

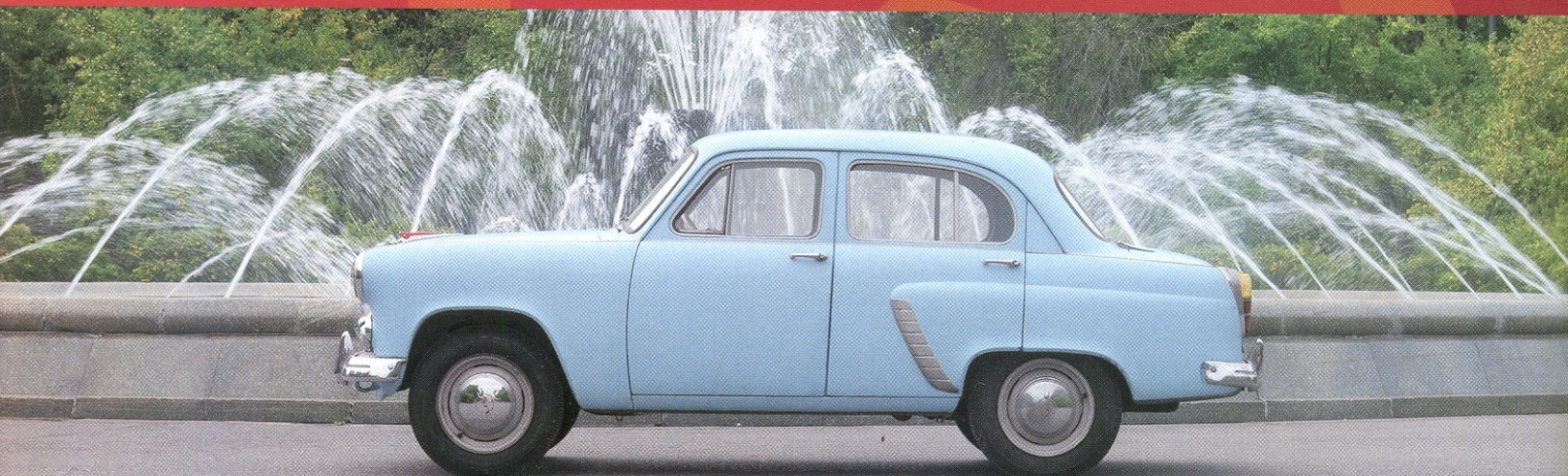
Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Манянин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Максима Шелепенкова,
Сергея Ионеса и Александра Павленко**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль
Кирилла Евгеньевича Чудакова
и клуб САМС (г. Москва)**

Дата выхода в России 25.10.2011





В 1946 году Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) начал серийный выпуск «Москвича». Однако существующая базовая модель не устраивала ни главного конструктора завода Александра Федоровича Андропова, назначенного на эту должность в конце 40-х годов, ни созданный им коллектив, в котором трудилось немало опытных инженеров.

Ничего не менять!?

Приказом Государственного комитета обороны от 26 августа 1945 года МЗМА предписывалось выпускать аналог *Opel Kadett* 1938 года. Андронов и его коллеги отлично помнили устное указание Сталина «ничего не менять» ни в конструкции, ни в облике немецкого автомобиля и все-таки потихоньку модернизировали «Москвич» в процессе производства. Более того, к концу 40-х годов конструкторы завода даже решились представить проект обновления кузова «Москвича». Шесть опытных автомобилей отличались от немецкого прототипа новыми передними крыльями, объемной крышкой капота аллигаторного типа, выступающим багажником, разными вариантами облицовки и экспериментальными двигателями. Правда, испытания заставили усомниться в правильности выбранного пути.

Возможно, Андронову и удалось бы убедить руководство страны в необходимости модернизации и даже выбить средства на новые кузовные штампы. Но что получилось бы на выходе? Практически та же машина — с тесным салоном без отопителя, плохим

обзором, узкой колеей. Разве что внешне автомобиль мог выглядеть более современно. Разумнее было направить усилия конструкторов и государственные деньги на создание полностью новой модели, превосходящей существующую по всем параметрам.

И вот, наконец, в 1950 году началась работа над «Москвичом» второго поколения: сначала над новым кузовом, затем над узлами ходовой части — прежде всего, над альтернативной конструкцией независимой передней подвески взамен опелевской подвески *Dubonnet*. Тем временем бюро двигателей Отдела главного конструктора МЗМА проектировало для новой машины верхнеклапанный двигатель. Необходимо было доказать, что завод готов заменить первый «Москвич» новым комфортабельным малолитражным автомобилем с современной внешностью, просторным светлым салоном и так необходимым в условиях суровой русской зимы отопительным прибором.

Конструктивный компромисс

Андронов пригласил работать в Москву опытных инженеров из Горького. Бюро общей компоновки возглавил Борис

Дмитриевич Кирсанов, в войну занимавшийся компоновкой М20 — будущей «Победы». Одним из ведущих конструкторов по кузову нового «Москвича» стал Леонид Исаакович Белкин, который долго работал на ГАЗе под руководством А. А. Липгарта, а в начале 30-х годов в составе группы советских инженеров проходил стажировку в США на заводах *Ford Motor Company*. Над первым в истории МЗМА полностью оригинальным кузовом трудились сотрудники бюро кузовов: С. Д. Чуразов, В. Н. Белова, С. Н. Лобов, Е. И. Мастбаум. Двигателем занимались И. А. Гладилин, Я. В. Горячий, У. И. Яблонский, И. К. Чарноцкий и еще несколько талантливых конструкторов.

Первые варианты автомобиля можно рассматривать скорее как компромисс — попытку «увязать» новый кузов понтонной формы с полноценным выступающим багажником с узлами ходовой части прежнего «Москвича». Новая подвеска к тому времени еще не была готова. Обкатка опытных экземпляров показала, что необходимо увеличить колею мостов, чтобы сделать автомобиль более устойчивым, а салон — более просторным. Ради комфорта пассажиров создатели



Легковой автомобиль «Москвич-402»

нового «Москвича» пошли на незначительное на первый взгляд увеличение всех габаритных размеров: длины, ширины, колесной базы, колеи. Кстати, в отличие от машин «четырёхсотого» семейства колея новой модели стала одинаковой для передних и задних колес. Зато посадочный размер шин со спокойной совестью уменьшили с 16 до 15 дюймов, использовали резину с высоким профилем. Чтобы окончательно определиться с обликом «Москвича-402», конструкторы МЗМА решили изучить новые модели европейских

существенно отличавшихся как от первых прототипов, так и от будущей серийной модели. И по дизайну эти машины заметно отличались друг от друга: Андронов устроил настоящий конкурс проектов внешнего оформления. Впрочем, к разработке «Москвича» на этом этапе подключился ГАЗ: именно в Горьком за прошедшее десятилетие был накоплен уникальный опыт проектирования легковых несущих кузовов. Мало было придумать дизайн и общую компоновку. Создавая новый кузов, приходилось прорабатывать все членения и сопряжения

Прежде всего, это касалось головки цилиндров с полусферическими камерами сгорания. Двигатель под номером «402» — вынужденный компромисс: он так и остался нижнеклапанным. Увеличение диаметра цилиндра и степени сжатия позволило нарастить мощность — с 26 до 35 л. с. Увеличению мощности способствовал и новый, более производительный карбюратор К-44 с контактно-масляным воздушным фильтром. Компоновка моторного отсека нового кузова потребовала перенести водяной насос, генератор и крыльчатку вентиля-

Окончательный вариант «Москвича-402» можно считать плодом коллективного творчества конструкторов МЗМА и ГАЗа

малолитражных автомобилей. Начиная с 30-х годов советским автозаводам свободно выделяли средства для закупки необходимых для изучения иностранных машин. В масштабах отрасли и даже отдельного завода приобретение нескольких экземпляров автомобилей — это ничтожные затраты. В 1953 году на МЗМА поступила целая колонна малолитражных седанов: английские *Ford Zephyr Mk1* и *Jowett Jawelin*, немецкий *Ford Taunus 12M*, французская *SIMCA Aronde* и итальянский *FIAT-1100 Nuova* прошли все этапы государственных испытаний бок о бок с прототипами нового «Москвича», а их детали и узлы послужили образцами для подражания. Забегая вперед, важно отметить, что серийный «Москвич-402» не стал копией иностранного автомобиля — его создатели «подсмотрели» у аналогов лишь отдельные технические решения. В 1954 году на испытания вышла целая серия опытных образцов «четыреста второго»,

несущих и навесных панелей, технологии штамповки, сварки и сборки всех элементов. В середине 50-х годов с МЗМА на ГАЗ курсировали целые делегации инженеров — человек по пятьдесят. Горьковчане знакомили московских коллег с премудростями кузовостроения. Поэтому окончательный вариант «Москвича-402» можно считать плодом коллективного творчества конструкторов двух заводов.

Прощай, Opel!

Над двигателем и шасси московские инженеры колдовали самостоятельно. Второй «Москвич» вполне мог увидеть свет под индексом «404» или «405». Такие индексы носили перспективные верхнеклапанные двигатели середины 50-х, которые ставили не только на спортивные машины, но и на прототипы седана. К сожалению, их конструктивные особенности не соответствовали возможностям заводского станочного парка.

тора. Были усилены детали кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов. Двигатель М-402 «созрел» раньше, чем автомобиль в целом. С 1956 года его устанавливали на все сходящиеся с конвейера «Москвичи-401», для чего радиатор пришлось немного сдвинуть вперед. «Полумерой» отчасти можно считать и коробку передач. К моменту рождения «Москвича-402» не удалось довести до кондиции перспективную четырехступенчатую коробку. Однако еще в 1951 году конструкторы во главе с Л. И. Сморгонским сумели заменить опелевскую коробку модели «400» оригинальной коробкой «401», в которой не осталось ни единой детали от прежней. К 1956 году она еще не устарела, пришлось добавить только удлинитель и новый ведомый вал.

Создатели узлов шасси приложили максимум усилий, чтобы избавить ходовую часть нового «Москвича» от характерных для прежней модели конструктивных особенностей, тоже доставшихся ей в наследство от Opel. Переднюю подвеску сделали не просто рычажно-пружинной: впервые в советском автомобилестроении она стала бесшкворневой. Правда, кое-какой «атавизм» все же оставался. Если к верхним рычагам поворотные кулаки присоединялись привычными сегодня шаровыми опорами, то с нижними рычагами они состыковывались при помощи эксцентриковых втулок — своеобразных узлов, напоминавших шкворни. В дальнейшем оказалось, что с возложенной на них функцией регулировки схода-развала эксцентриковые втулки не справляются, и у машин с большим пробегом восстановить нормальные углы установки колес практически невозможно.



Первый опытный образец «Москвич-402»



Внешний вид «Москвича-402» практически не менялся за все время выпуска, если не считать смену цвета секций задних фонарей. Изначально верхняя секция указателя поворота была красного, а средняя (стоп-сигнал) — оранжевого цвета. В июле 1957 года сигнальные огни подогнали к европейским требованиям, сделав верхний «поворотник» желтым, а средний «стоп» — красным.

Принципиально изменились колесные ступицы. На «Москвиче-402» передние ступицы сделали отдельными деталями, а барабаны — одинаковыми для всех колес. От конусной посадки задних тормозных барабанов на полуоси отказались в пользу фланцевой: барабан и колесо теперь прикручивались пятью шпильками к фланцу. Тормоза М-402 отличались от М-400 и М-401 колодками плавающего типа. Но самым заметным новшеством следует признать первые советские телескопические амортизаторы двустороннего действия. Даже ГАЗ внедрил подобные амортизаторы только в 60-е годы.

Большие перемены

Ко дню рождения В. И. Ленина 19 апреля 1956 года без остановки конвейера в серию запустили новую машину: за последним седаном «Москвич-401» собрали первый «Москвич-402». Первый серийный «Москвич», созданный под руководством А. Ф. Андропова, внешне отличался от прототипов более продуманными формами и пропорциями кузова. Да и на фоне зарубежных моделей он выглядел вполне достойно. К примеру, у опытных образцов прямой передний край капота плохо сочетался с округлыми формами кузова. У серийной

машины этот огрех исправили, совместив изогнутый край капота с верхним брусом облицовки. Очень выразительно смотрелся огромный хромированный шар, похожий на елочную игрушку, в центре всей композиции передней части машины. Объемные «шишечки» задних фонарей казались огромными по сравнению с маленькими огоньками прежних советских легковых автомобилей. Эти фонари обладали важным конструктивным новшеством: впервые в отечественной практике конструкторы МЗМА разделили секции габаритных огней, стоп-сигналов и указателей поворотов. Даже на первой «Волге», появившейся вслед за «Москвичом-402», «габарит», «стоп» и «поворотник» совмещены под одним красным стеклом.

Благодаря понтонному кузову без выступающих крыльев, ширина салона не менялась от переднего до заднего стекла. Салон «Москвича-402» еще не стал полноценным пятиместным, но на заднем сиденье уже могли свободно разместиться двое взрослых и ребенок. Впервые в советском автомобиле переднее сиденье сдвигалось вперед, а спинки укладывались горизонтально вровень с подушкой заднего сиденья — получались спальные места. Это сразу оценили любители



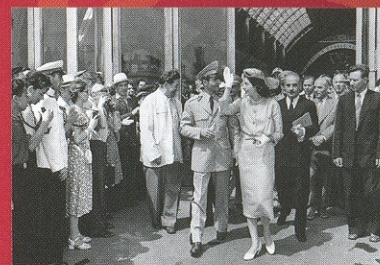
Опытный образец «Москвич-402» на государственных испытаниях

А в это время...

1956 год

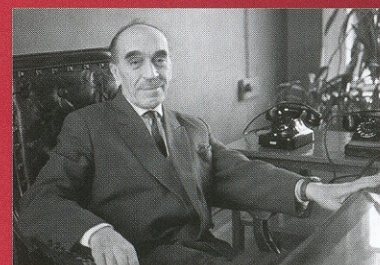
24 мая в Лугано (Швейцария) прошел первый конкурс песни Евровидение. Каждая из стран-участниц могла представить не одну, как сегодня, а две песни. Победительницей стала швейцарская певица Лиз Ассиа с песней «Refrain».

1956 год



25 июня начал свой первый визит в СССР шах Ирана Мохаммед Реза Пехлеви. Шах поддерживал дружественные отношения с Советским Союзом. Он еще дважды посещал СССР — в 1965 и 1972 годах. На фото: Мохаммед Реза Пехлеви и шахиня Сорейя Пехлеви на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

1956 год

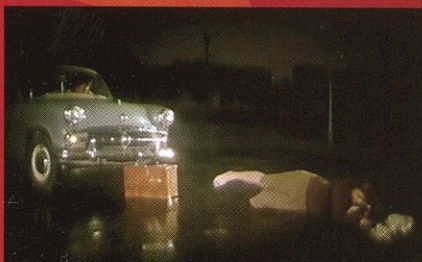


Лауреатом Нобелевской премии стал академик Николай Николаевич Семенов за исследования в области механизма химических реакций. Семенов окончил Петербургский университет. В 1931 году основал Институт химической физики (ИХФ РАН) и был его бессменным директором до конца жизни. Сегодня институт носит его имя.



«Девушка без адреса» (реж. Э. Рязанов, 1957 год)

Катя Иванова — девушка с неуживчивым характером. Уволившись из очередной конторы, она едет в Москву, к дедушке, и в поезде знакомится с Пашей Гусаровым. Завязывается роман, да вот беда — на вокзале они теряют друг друга из виду. Катя не оставила адреса, и Паша начинает искать ее в огромном городе. Поссорившись с дедом, Катя ушла из дома. На перекрестке ее сбила машина — это был «Москвич-402» жены ответственного работника Комаринского. Ловкая дама сумела выдать несчастный случай за счастливую встречу старых друзей, а девушку взяла в домработницы. Не найдя счастья в столице, Катя решила вернуться домой. Поезд уже отправлялся, когда на вокзале появился Паша — теперь они не потеряют друг друга!



Серийный образец «Москвич-402»

дальних путешествий. Очень удобным и вместительным казался отдельный багажник. В штатную комплектацию входил радиоприемник — его позаимствовали у модернизированной в 1955 году «Победы» ГАЗ-М20В. Изменилось напряжение бортовой сети — с «мотоциклетных» шести вольт на «автомобильные» двенадцать. И все же самым важным для пассажиров стало появление отопительного прибора,

спроектированного под руководством У. И. Яблонского. Он не только согревал в холода, но и подавал нагретый воздух на лобовое стекло по гофрированным картонным трубам. За 1956 год из ворот МЗМА вышло примерно 18 тысяч новых «Москвичей». До конца года «четыре-вторая» модель выпускали параллельно с последним «Москвичом» первого поколения, коммерческим шасси

под фургон М-401-422. За следующий 1957 год с конвейера сошли около 42 тысяч автомобилей. В мае 1958-го появились первые серийные машины с верхнеклапанным двигателем «Москвич-407». В течение двух месяцев, до июля, автомобили со старыми и новыми моторами выпускали параллельно. Всего за два года и три месяца МЗМА построил по разным оценкам от 87 до 94 тысяч «Москвичей-402».



Дальние рождественники



Ford Taunus 12M (1952–1957 годы)

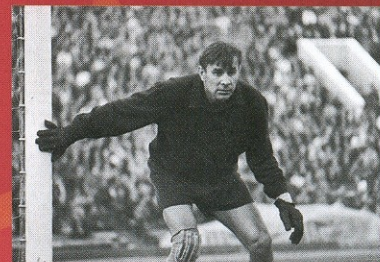
Эта модель выпускалась только в Западной Германии — на заводе *Ford* в Кёльне. Она сменила на конвейере старый *Taunus* с кузовом довоенной разработки. В серии с индексом *G13* основным кузовом был двухдверный седан — экономные немцы полагали, что двух дверей небольшому автомобилю вполне достаточно. Колеса размером 13 дюймов, в 50-х годах казавшиеся маленькими, предназначались для использования на хорошем дорожном покрытии (на автобанах). Универсалы и кабриолеты на базе этой модели считались специальными модификациями и производились в небольшом количестве вне главного конвейера. Заметным элементом дизайна стала эмблема в виде цветной полусферы глобуса.



Skoda 440 Spartak (1954–1958 годы)

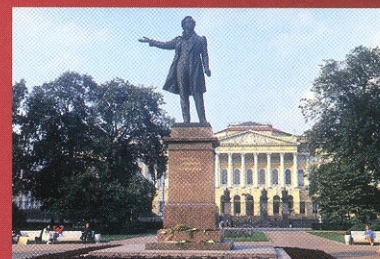
В 1954 году основной производитель малолитражных автомобилей социалистической Чехословакии, концерн *Skoda*, сумел заменить послевоенную модель «1100» с выступающими крыльями новым автомобилем *Spartak* с кузовом понтонной формы. От предшественника новой модели досталось шасси с передней подвеской на поперечной рессоре и хребтовой рамой. В 1958 году на смену модели 440 *Spartak* пришла 445 *Octavia*. Она отличалась пружинной передней подвеской и несколько измененными органами управления. Кузов и рама остались прежними — рестайлингу подверглась только облицовка. Похожую трансформацию передней подвески пережил и «Москвич» на следующем этапе развития, когда на смену М-407 пришел М-403.

1956 год



В ноябре в Мельбурне (Австралия) проходили XVI летние Олимпийские игры. Сборная СССР по футболу, победив в финале олимпийского турнира футболистов Югославии, завоевала золотые медали. Ворота нашей сборной защищал легендарный вратарь Лев Яшин.

1957 год



19 июня в Ленинграде состоялось торжественное открытие памятника А. С. Пушкину работы народного художника СССР, лауреата Ленинской премии скульптора Михаила Аникушина. Памятник установлен на площади Искусств перед зданием Государственного Русского музея.

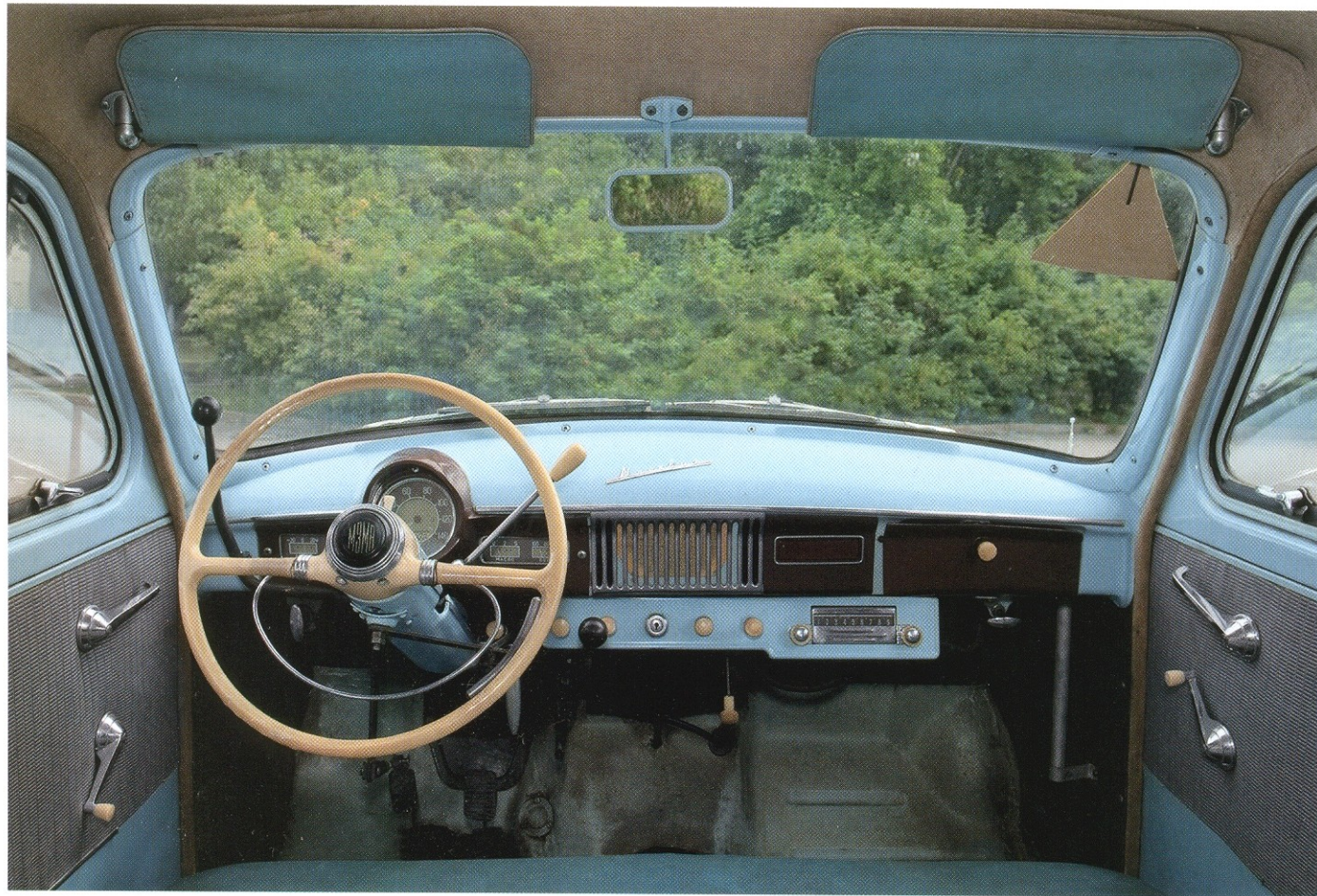
1958 год

20 марта Совет министров СССР принял постановление о развитии в СССР жилищно-строительных кооперативов (ЖСК). Прообразы жилищных кооперативов появились еще в 20-х годах, но в конце 30-х были ликвидированы. ЖСК строили жилье за счет пайщиков, которым государство предоставляло ссуду в размере 70% от стоимости квартиры на срок до 20 лет.



«МОСКВИЧ-402»



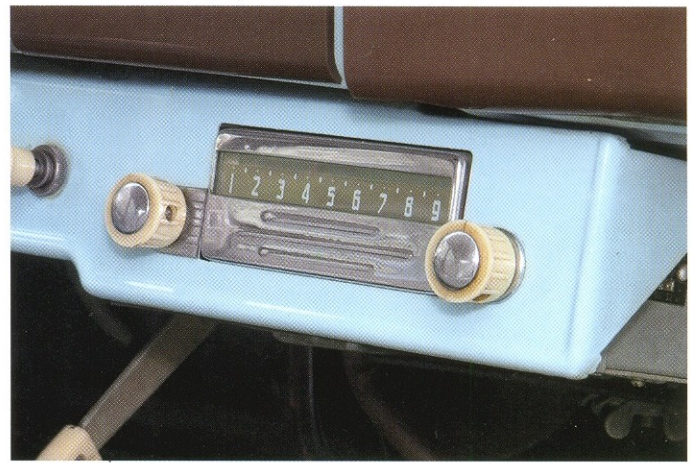


- ❶ Отделанная модным в 50-е годы пластиком панель «Москвича-402» с полным набором контрольных приборов, приемником, динамиком, пепельницей и парой противосолнечных козырьков
- ❷ На специальных модификациях для инвалидов, в данном случае М-402Б, слева от руля находился рычаг, дублировавший педаль сцепления. В положении выжатого сцепления он фиксировался, чтобы водитель смог переключить передачу, держа одну руку на руле
- ❸ На «Москвичах» с 3-ступенчатой коробкой стоял прямой рычаг переключения передач, а на более поздних моделях с 4-ступенчатой коробкой — изогнутый. Инвалидные модификации оснащались дополнительными рычагами газа и тормоза (справа от руля)





- ❶ Стильная надпись в центре приборной панели
- ❷ Маленькое зеркало заднего вида досталось «Москвичу-402» в наследство от «четыреста первого»
- ❸ В 50-х годах радиоприемники редко входили в штатную комплектацию малолитражек. Поэтому ламповое радио «Москвича» казалось роскошью. Правда, приемник А-8М потреблял много электроэнергии и при неработающем двигателе мог разрядить аккумулятор меньше чем за час
- ❹ Телескопическая антенна АР-44 полностью убиралась в гнездо
- ❺ Ручки дверей в виде скобы с кнопкой считались самыми удобными
- ❻ Характерные для «Москвича-402» ободки фар с разъемом внизу, бамперы с вдавленными «канавками» и острые клыки



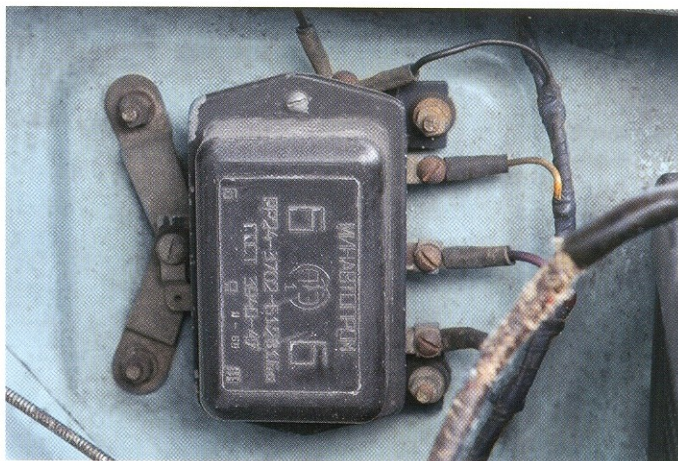


❶ Сзади «Москвич-402» смотрелся вполне современно для конца 50-х — начала 60-х годов. Специальный знак на заднем стекле в виде треугольника с буквой «Р», действовавший в СССР до начала 80-х, предупреждал, что машина с ручным управлением и за рулем инвалид

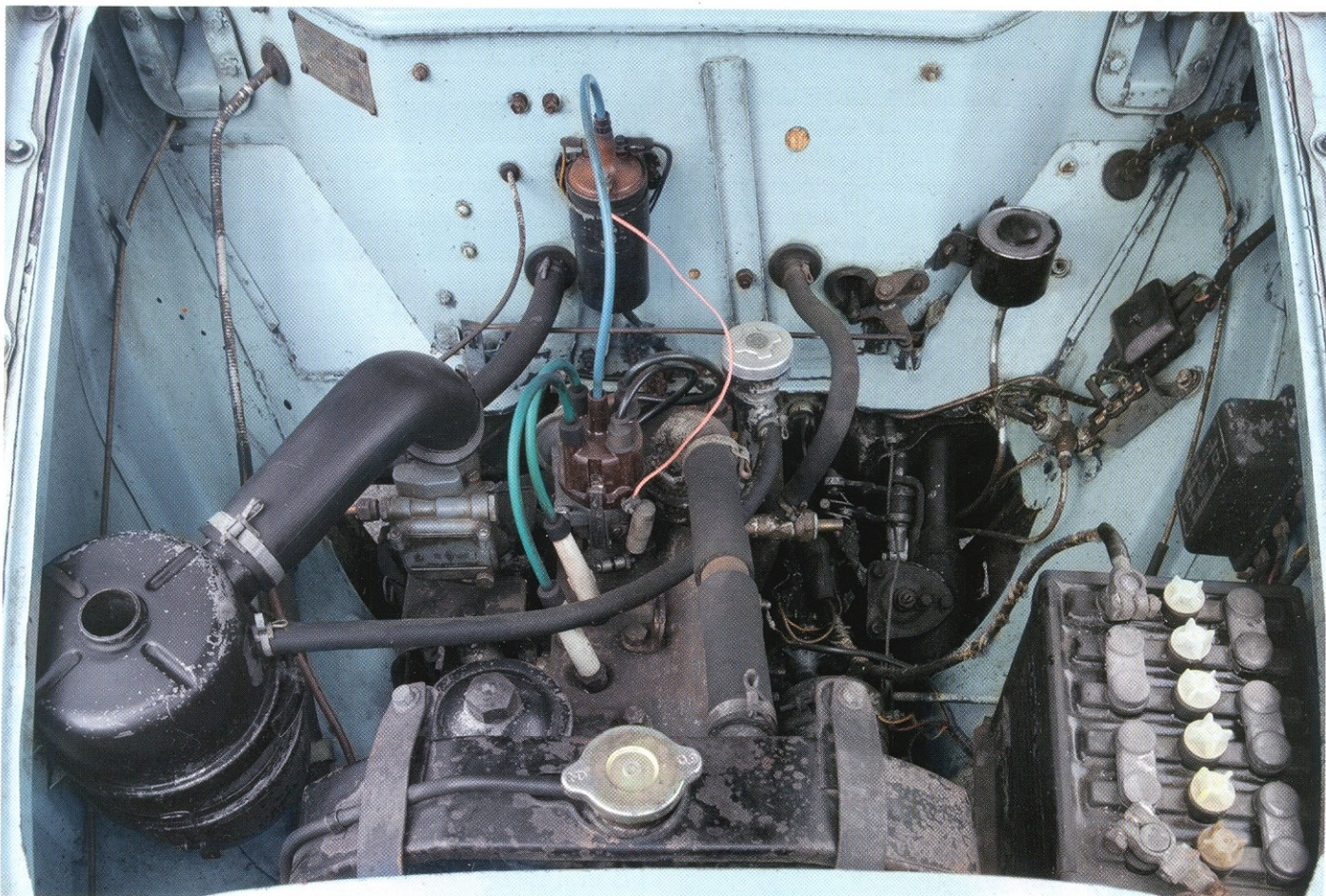
❷ С наружной стороны крышки багажника, за фонарем, подсвечивавшим номерной знак, находилось окошко, через которое освещалось пространство багажника

❸ Кронштейн таблички с номерным знаком спроектирован в расчете на штатные отверстия «желтого» заднего номера образца 1946 года. В 1959-м в СССР ввели «черные» номерные знаки (на фото). Крепежные отверстия на них располагались по-другому, поэтому владельцы «Москвичей» обычно самостоятельно сверлили в табличках дополнительные дырки. ГАИ в те годы закрывала на это глаза





- ❶ Начиная с М-402 на московских малолитражках применялся воздушный фильтр инерционно-контактного типа с масляной ванной и фильтрующим элементом в виде свернутой в рулон капроновой сетки
- ❷ Трехэлементный реле-регулятор РР-24Б работал в паре с генератором постоянного тока Г-22. У «Москвичей», выпущенных до февраля 1960 года, с массой соединялась плюсовая, а не минусовая клемма аккумуляторной батареи
- ❸ Только двигатель М-402 оснащался однокамерным карбюратором К-44. На М-401 и М-407 применялись карбюраторы других моделей. От бензонасоса к карбюратору бензин подавался не по резиновому шлангу, а по медной трубке с резьбовыми штуцерами на концах
- ❹ Последний в истории завода нижнеклапанный двигатель М-402. Конструкторы отдела общей компоновки МЗМА постарались сделать узлы и агрегаты доступными для ремонта и максимально упростить снятие и установку любой детали



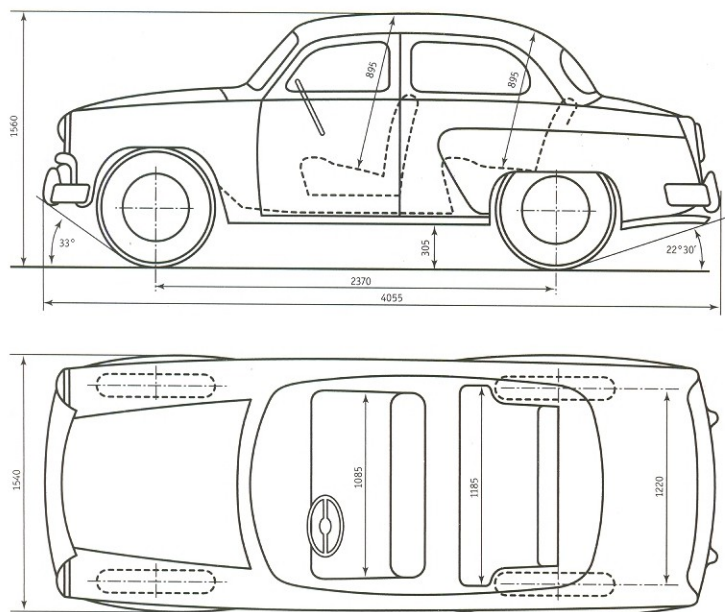


Схема автомобиля «Москвич-402»

Технические характеристики «Москвич-402»

Число мест	4
Максимальная скорость	105 км/ч
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	7,0 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-42
Генератор	Г-22
Реле-регулятор	РР-24Д
Стартер	СТ-122
Свечи зажигания	A11У
Размер шин	5,60-15

Масса, кг

снаряженная	980
полная, в том числе:	1280
на переднюю ось	630
на заднюю ось	650

Дорожные просветы, мм

до картера сцепления	200
до поддона двигателя	200

Наименьший радиус поворота, м

по оси следа внешнего переднего колеса	6,0
--	-----

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом	
--	--

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечным расположением рычагов, бесшкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом

стояночный — на тормозные механизмы задних колес, с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на второй и третьей передачах

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,0; задний ход — 4,61

Главная передача

коническая, передаточное число — 5,14

Двигатель

M-402, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1220
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

K-44

Максимальная мощность

35 л. с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент

7,1 кгс.м при 2400 об/мин



Мощности нижнеклапанного двигателя порой не хватало даже базовому седану. Но это не помешало МЗМА, не дожидаясь освоения нового верхнеклапанного двигателя М-407, наладить выпуск двух модификаций, требовавших более высокой энерговооруженности, чем мог обеспечить мотор «Москвича-402». Уже в феврале 1957 года МЗМА собрал первые полноприводные автомобили «Москвич-410», а в июле того же года — первые грузопассажирские универсалы «Москвич-423». Правда, тираж каждой из названных моделей в исходном варианте — с нижнеклапанным двигателем — составил чуть более полутора тысяч экземпляров.



«Москвич-410». В конструкции агрегатов шасси этого полноприводного автомобиля просматривались решения, характерные для ГАЗа: разрезные картеры мостов, рычажные амортизаторы, позаимствованный у «Победы» рулевой механизм. Удивляться нечему: в основе машины лежала горьковская разработка Г. М. Вассермана — ГАЗ-М73. Этот автомобиль Министерство автотракторной промышленности решило передать на МЗМА. В Москве, не имея возможности освоить оригинальный кузов, приспособили к агрегатам М73, максимально унифицированный с серийным. В провинции «Москвичи-410» широко использовались в медицинской службе. Ими заинтересовались даже военные: машины проходили испытания в НИИ-21 в подмосковных Бронницах.

«Москвич-423». По воспоминаниям А. Ф. Андропова, производство универсала на базе «Москвича» одобрил сам Н. С. Хрущев: «Если считаете, что такая машина нужна — выпускайте!». Пятидверный грузопассажирский кузов максимально унифицировали с базовым седаном, сохранив проемы боковых дверей и заднюю панель. Первые универсалы часто поставлялись на автобазы взамен снятых с производства деревянных фургонов «Москвич-422». В Москве Госавтоинспекция выдавала на них номерные знаки серий, предназначенных для грузового транспорта, а не для служебных легковых автомобилей. У частных универсалы «Москвич-423» появились в начале 60-х годов: в основном это были машины, списанные из государственных гаражей.



«Москвич-402Т» такси. Новую модель решили попробовать в качестве «демократичного такси», и заводу пришлось создавать специальную модификацию. Для установки стандартного счетчика-таксометра переделали корпус приборной панели. Тариф за проезд в «Москвиче» снизили вдвое по сравнению с «Победой» и «Волгой». В московских таксопарках к 1 января 1958 года работало 148 «Москвичей».



«Москвич» пикап. Официально грузовой модификации у «Москвича-402» не было. Выпуск фургона «Москвич-430» завод освоил уже после замены базовой модели на «Москвич-407». Списанные и аварийные седаны переделывались в пикапы на базе «Москвичей» всех поколений и на автобазах, и на авторемонтных заводах. Количество таких автомобилей было незначительным.

Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Или позвоните по телефону горячей линии:

8-800-200-02-01 (для регионов России)

8-495-660-02-02 (для Москвы)

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 8-800-500-8-400

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ
ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ГАЗ-21Р «ВОЛГА»**



DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X



9 772071 095773

00072