

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 54.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 92

СССР



## «МОСКВИЧ-433/434»

ПРЕВРАЩЕНИЕ В ФУРГОН  
САМОБЫТНЫЙ И ЭЛЕГАНТНЫЙ  
ИЖЕВСКИЙ ВАРИАНТ

DeAGOSTINI



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №92, 2012

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

##### Адрес редакции:

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

##### Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru),  
по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в 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).

Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного наследия  
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

#### 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 АГОСТИНІ  
«Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

**Для заказа пропущенных номеров**  
и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в Украине: 0-800-500-8-40  
Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «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:  
299 руб., 54.90 грн., 990 тенге  
ISSN 2071-095X  
© 2008–2012 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:

с. 1, 2, 8–13, 16: ООО «Де Агостини»;  
3, 4, 5 (лев.), 6, 7 (лев.), 15: частная  
коллекция Максима Шелепенкова;  
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС  
Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Манягин

#### Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска

Максима Шелепенкова,  
Константина Андреева  
и Александра Павленко.

#### Благодарим за предоставленный автомобиль Автомобильную реставрационную мастерскую «Колеса истории»

([www.kolesaistorii.ru](http://www.kolesaistorii.ru))  
и лично Евгения Магакова.

Дата выхода в России 14.08.2012

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 





**В ряду отечественных коммерческих автомобилей фургоны «Москвич-433» и «Москвич-434» оказались в тени ижевских «каблучков». Однако именно московские фургоны, построенные на базе грузопассажирских универсалов, с 1967 по 1972 год тянули на себе груз локальных малотоннажных перевозок, обслуживая почтовые отделения, столовые, пионерские лагеря, санатории, школы, больницы, детские сады и предприятия бытового обслуживания.**

### Старая песня на новый лаг

К началу работы над платформой «Москвичей» третьего поколения, будущих «четырееста восьмых», вопрос о том, нужен ли народному хозяйству фургон на базе легкового автомобиля, уже не стоял: практика эксплуатации фургонов показала, что в отдельных видах перевозок эти машины просто незаменимы.

Технология создания таких модификаций была отработана на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА). Государство неохотно продавало грузопассажирские универсалы частникам, однако эти модели пользовались спросом за рубежом и составляли немалую долю экспорта, а потому неизменно включались в производственную линейку. Конструкторам оставалось просто «взять» универсал и адаптировать его к «грузовым» работам, избавившись от второго ряда сидений и остекления задней половины кузова.

Появились и методические новшества. Универсал на новой платформе разрабатывался параллельно с седаном (а не рассматривался как результат трансформации «легковушки») и потому имел некоторые индивидуальные черты и особенности архитектуры. С самого начала планировался и фургон — именно поэтому впоследствии он выглядел как вполне самобытная, элегантная модификация, а не наспех переделанный седан «с рюкзаком на спине» и законопаченными окнами.

Кузов «Москвича-408» считался удачной для своего времени разработкой. Он обладал хорошим запасом прочности, что было крайне важно для грузовой модификации. Группа заводских дизайнеров под руководством Бориса Иванова «одела» силовой каркас в выразительное оперение, а их коллеги, возглавляемые Ефимом Мастбаумом, в своей версии универсала примирили авангардизм новой

модели с технологическими возможностями производства. Версия, разработанная группой Мастбаума, легче трансформировалась в фургон. Универсал Иванова имел панорамные задние боковые стекла сложной конфигурации, замещать которые филёнками на грузовой версии было бы затруднительно, а разработка полностью нового грузового кузова шла бы вразрез с политикой максимальной унификации, которой придерживались на МЗМА.

Тем не менее, несущая основа универсала в процессе его превращения в фургон получила новые навесные элементы — длинные задние крылья до центральных стоек кузова и сплошные гофрированные панели, устанавливаемые вместо боковых стекол в задней половине кузова.

Унифицированная с универсалом задняя дверь, открывавшая доступ в грузовой отсек, в своей ранней версии была двустворчатой, состоящей из верхней и нижней



Автомобиль-фургон «Москвич-434», собранный на Ижевском автозаводе

Поиск внешней формы фургона на пластилиновом макете



половин. При этом верхняя створка у фургона чаще всего имела глухую гофрированную вставку. Глухая дверь лучше защищала грузы в кузове, в том числе от чужого взгляда, а обзорность обеспечи-

поднималась вверх. Такая застекленная дверь была и у универсалов, и у фургонов. Горловина бензобака в обеих модификациях находилась между левым задним фонарем и скошенной кромкой двери.

глухой металлической перегородкой с круглым окошком. Позже ее сменил барьер той же высоты, что и спинки сиденья. Запасное колесо фургона, в отличие от универсала, расположилось не под полом грузового отсека, а между спинкой правого сиденья и перегородкой. Место за спинкой левого сиденья использовалось для «парковки» инструмента.

### Пожертвовав скоростью

Кузов-фургон получил индекс «433». Вторая «тройка» была закреплена за фургонами, а третья указывала на порядковый номер модели, оснащенной «четыре-восьмым» двигателем.

«Слабым местом» фургона мог стать 50-сильный мотор «Москвич-408», но, к счастью, его «легковое» происхождение ограничивало грузоподъемность: 400 кг на ровном асфальте и 250 кг во всех остальных случаях — для таких грузов мощности агрегата худо-бедно хватало.

## Самым важным моментом в процессе перехода к производству малолитражек третьего поколения должно было стать их оснащение 75-сильным двигателем

вали наружные зеркала. За счет открывавшейся до горизонтального положения нижней створки двери увеличивалась длина кузова: это затрудняло загрузку, зато позволяло перевозить длиномерные грузы. Впоследствии, с конца 1972 года, от такой конструкции отказались: вместо двух створок сделали одну дверь, которая

Грузовой отсек фургона имел ровный металлический пол, поскольку располагался выше редуктора заднего моста. Высота кузова была незначительной («легковой»), к тому же часть его рабочего пространства занимали колесные ниши. Передняя часть кузова на фургонах ранних выпусков отделялась от грузового отсека

Все ухищрения конструкторов, направленные на повышение грузоподъемности машины, вынужденно свелись к манипуляциям с задней подвеской. Универсалы «четыре-восьмого» семейства, получившие индекс «426», унаследовали рессоры от универсалов предыдущего поколения. В свою очередь рессоры фургона, рассчитанные на повышенные нагрузки, имели такую же длину, как у универсала (то есть меньшую, чем у седана), но отличались размерами листов и креплением заднего конца — с помощью резьбовой втулки и пальца вместо резиновой втулки и пальца. Кроме того, колесные обода были рассчитаны на шины с посадочным размером 6,50–13" и увеличенным по сравнению с «резиной» седана диаметром.

Утилитарное предназначение автомобиля позволило пожертвовать скоростью ради тяговитости: передаточное число главной передачи было увеличено с 4,22 до 4,55. Во всем остальном, включая ходовую часть и трансмиссию, фургоны ничем не отличались от базовых «четыре-восьмых». Производство «Москвичей-433» было



Опытный образец фургона «Москвич-433»



Универсалы «четыреста восьмого» семейства, получившие индекс «426», унаследовали рессоры от универсалов предыдущего поколения. В свою очередь рессоры фургона, рассчитанные на повышенные нагрузки, имели такую же длину, как у универсала (то есть меньшую, чем у седана), но отличались размерами листов и креплением заднего конца — с помощью резьбовой втулки и пальца вместо резиновой втулки и пальца.

освоено Московским заводом малолитражных автомобилей в 1966-м, то есть через два года после начала производства седанов.

### Поэтапная модернизация

По замыслу руководства МЗМА самым важным моментом в процессе перехода к производству малолитражек третьего поколения должно было стать их оснащение новым двигателем — 75-сильным. К 1967 году мотор «Москвич-412» был готов, но для его установки на машины «четыреста восьмого» семейства в конструкцию платформы потребовалось внести ряд изменений. Модернизация проходила в три этапа. В 1967 году были обновлены щиты радиатора, полка щитов и ее кронштейны, косынки у передних концов подмоторной рамы, кронштейны крепления сигнала и фильтра тонкой очистки масла. Изменилось расположение крепежных отверстий горизонтальных брызговиков передних крыльев, а также расположение гнезда аккумулятора и люка в полу для доступа к масляному щупу КПП. Перемещение воздушного фильтра и радиатора системы охлаждения повлекло изменение

положения и размеров среднего усилителя капота.

На втором этапе начали установку отдельных передних сидений вместо цельного двухместного «дивана», чтобы затем, на третьем этапе, перенести рычаг переключения передач с рулевой колонки на тоннель в полу. Эпопея с разделением переднего сидения и «переездом» рычага КПП полностью завершилась в ноябре 1968 года.

С октября 1967-го на часть унифицированных кузовов седанов начали устанавливать моторы «412» — этим было положено начало новому семейству третьего поколения. Однако универсал «Москвич-427» и фургон «Москвич-434» с 75-сильными двигателями появились лишь год спустя, в конце 1968-го.

Тем временем модернизация затрагивала все новые элементы автомобилей. С февраля 1969-го накладки на стойки кузова и подлокотники дверей начали делать из пенополиуретана, а с конца года автомобили уже штатно комплектовались ремнями безопасности. Панель приборов поначалу получила полиуретановые травмобезопасные накладки в проблемных местах,



Фургон «Москвич-434», изготовленный на МЗМА

## А в это время... 1968 год

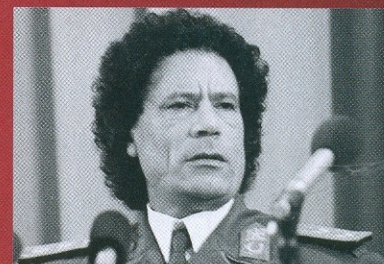


5 июня в Лос-Анджелесе смертельно ранен сенатор Роберт Кеннеди, младший брат президента США Джона Кеннеди, убитого в 1963 году в Далласе. В 1968 году Роберт Кеннеди объявил о намерении баллотироваться на пост президента США. На фото: Роберт (слева) и Джон Кеннеди.

## 1969 год

В сентябре на конференции глав мусульманских стран в Рабате основана Организация Исламская конференция (ОИК), цель которой — солидарность народов мусульманских стран, борьба против колониализма и расизма. В 2011 году переименована в Организацию Исламского сотрудничества.

## 1969 год



1 сентября в результате военного переворота в Ливии свергнут король Идрис. К власти пришел Муаммар Каддафи, провозглашена Ливийская Арабская республика. Капитану Каддафи было присвоено звание полковника. Каддафи убит 20 октября 2011 года во время гражданской войны в Ливии при штурме города Сирт.



Сохранившиеся «Москвич-433» и «Москвич-434» — коллекционные экземпляры

а с 1971 года — одну общую, однако все новшества в первую очередь внедрялись на автомобилях с «четырееста двенадцатый» двигателем. В начале 1970 года провели рестайлинг имиджеобразующих элементов кузова — фар, облицовки радиатора, задних фонарей. Правда, универсалу и фургону пришлось довольствоваться лишь изменениями передка.

экстерьером, полным пакетом «инноваций» и одностворчатой задней дверью. Такие машины производились с 1972 года. Надо признать, что конструкторы выжали из платформы максимум. Московские фургоны исправно трудились на дорогах страны и пользовались высоким спросом. От производства таких машин на АЗЛК не отказались и впоследствии, при освоении

не мог. Поэтому во второй половине 60-х годов, когда в Ижевске решено было производить «клоны» «Москвичей», в программу производства вошли не только седаны, но и фургоны.

### Реализованные амбиции

Первый ижевский «Москвич-408» вышел из ворот экспериментального цеха

## Лучшим среди московских фургонов третьего поколения можно считать «Москвич-434» с обновленным экстерьером, полным пакетом «инноваций» и одностворчатой задней дверью

Конструкция задней панели кузова не позволяла использовать новые фонари. Таким образом, с 1968 года МЗМА производил две модификации фургонов — с 50-сильным и 75-сильным двигателями, а в 1970 году обе версии — и «Москвич-433», и «Москвич-434» — претерпели рестайлинг. Лучшим среди московских фургонов третьего поколения можно считать именно «Москвич-434» с обновленным

четвертого поколения малолитражек. Более того, 75-сильный мотор потенциально способен был «таскать» груз, вес которого превышал бы предельные для «Москвичей» 400 кг. Главным недостатком этих фургонов был тесный грузовой отсек, зачастую не позволявший максимально эффективно использовать возможности автомобиля. Тем не менее, ничего более совершенного наш автопром в то время предложить

16 декабря 1966 года. На Ижмаше так спешили начать производство автомобилей, что еще до окончания строительства основных цехов — прессовочного, сборочно-сварочного и окрасочного — реконструировали пустующее помещение, разместили в нем временный конвейер и освоили выпуск малолитражек по обходным технологиям. В 1968 году, как только появилась возможность получать



Московские фургоны исправно трудились на дорогах страны и пользовались высоким спросом. От производства таких машин на АЗЛК не отказались и впоследствии, при освоении четвертого поколения малолитражек. Более того, 75-сильный мотор потенциально способен был «тащить» груз, вес которого превышал бы предельные для «Москвичей» 400 кг. Главным недостатком этих фургонов был тесный грузовой отсек, зачастую не позволявший максимально эффективно использовать возможности автомобиля.

двигатели не с московского автозавода, а с Уфимского моторного, ИжАвто полностью перешел на производство «четыре-ста двенадцатых» седанов и расширил линейку фургонами «Москвич-434». Эти машины отличались от московских аналогов лишь заводскими эмблемами на облицовке радиатора и руле.

В 1970-м, когда АЗЛК провел рестайлинг кузовов всей линейки «Москвичей» третьего поколения, на ИжАвто пошли своим путем. Это объяснялось, во-первых, нехваткой поставляемых из ГДР прямоугольных фар, изменивших «лицо» московских малолитражек, а во-вторых, изначальным стремлением ижевских конструкторов и дизайнеров проявить самостоятельность и максимально дистанцироваться от исходных моделей. Возможность реализовать свои амбиции на практике появилась довольно скоро. Перед конструкторами и дизайнерами Ижевского автозавода была поставлена задача разработать более современное, нежели московский фургон, транспортное

средство для перевозки мелких партий грузов. И в 1972 году на свет появился ИЖ-2715, фургон с грузовым отсеком большей высоты и двустворчатыми распашными дверями.

Автомобиль оказался настолько удачнее своего предшественника и так быстро завоевал популярность в гаражах и автохозяйствах страны, что всякая необходимость производить в Ижевске «Москвичи-434» отпала.

Некоторое время на ИжАвто параллельно выпускались обе версии фургона, а в 1973 году производство «Москвича-434» было прекращено.

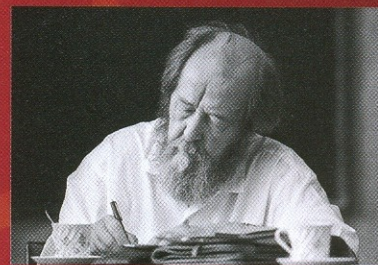
Вот как выглядит статистика производства фургонов Ижевским автозаводом:

Год	«Москвич-434»	ИЖ-2715
1971	15004	-
1972	17721	829
1973	1729	33271
1974	-	45800



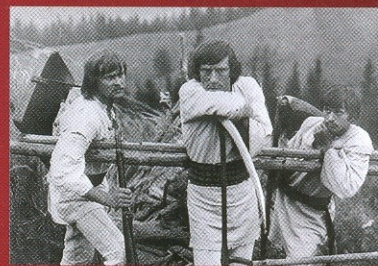
«Москвич-434» московского автозавода с решеткой радиатора образца 1973 года

## 1970 год



Нобелевским лауреатом в области литературы стал русский писатель, публицист и общественный деятель Александр Исаевич Солженицын. Писатель-диссидент получил диплом Нобелевского комитета только в 1974 году, когда был выслан из СССР.

## 1971 год



С 20 июля по 3 августа проходил VII Московский международный кинофестиваль. Жюри возглавлял знаменитый советский режиссер Григорий Козинцев. Золотые награды получили сразу три фильма: «Признание комиссара полиции прокурору республики» (Италия), «Сегодня жить, умереть завтра» (Япония) и «Белая птица с черной отметиной» (СССР). На фото: кадр из фильма «Белая птица с черной отметиной».

## 1973 год

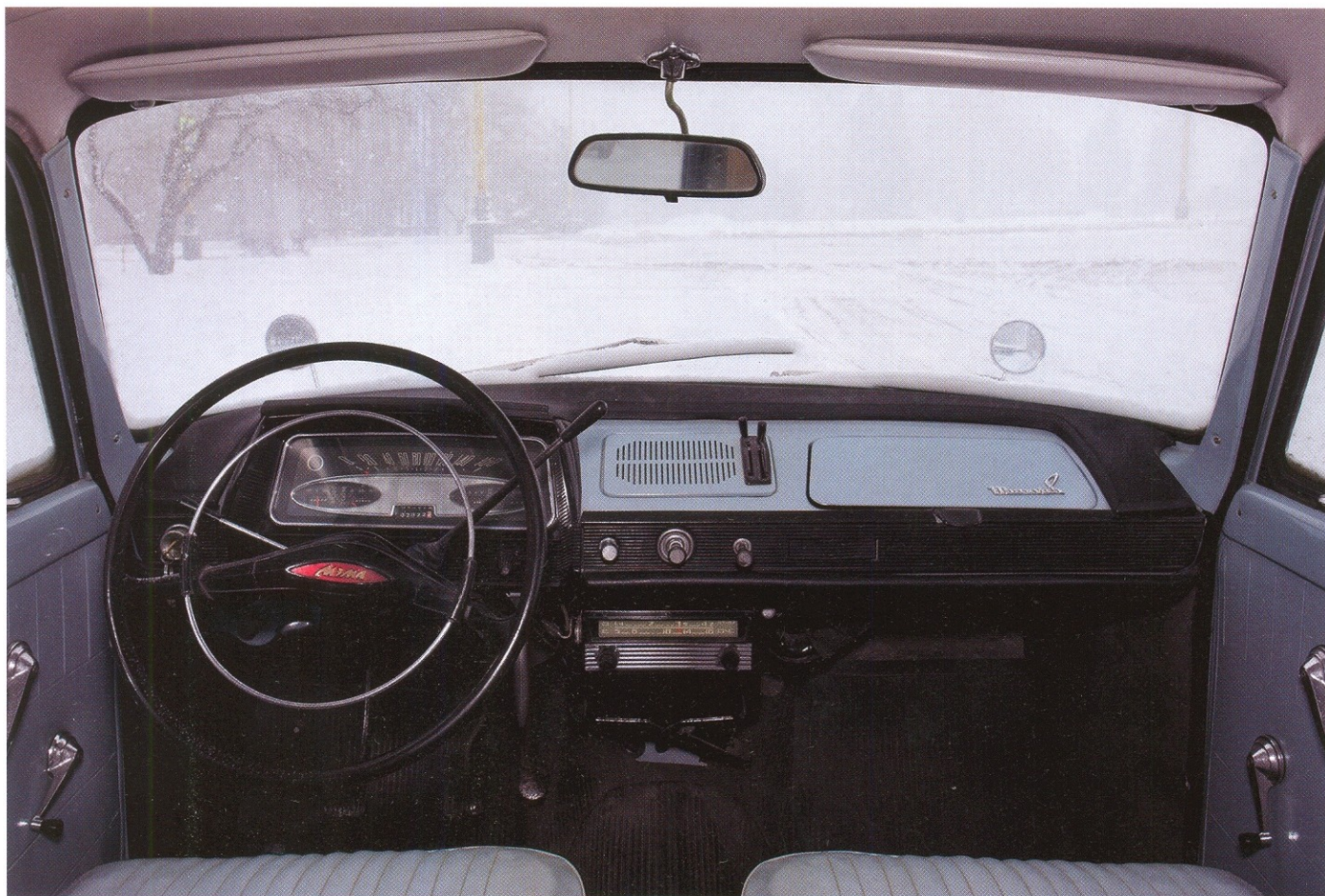
15 августа на Центральном стадионе имени Ленина в Москве открылась VII летняя универсиада. Всемирные студенческие игры проводятся каждые два года. После Второй мировой войны первые игры состоялись в Турине (Италия) в 1959 году.



41-99 мол



**«МОСКВИЧ-433»**

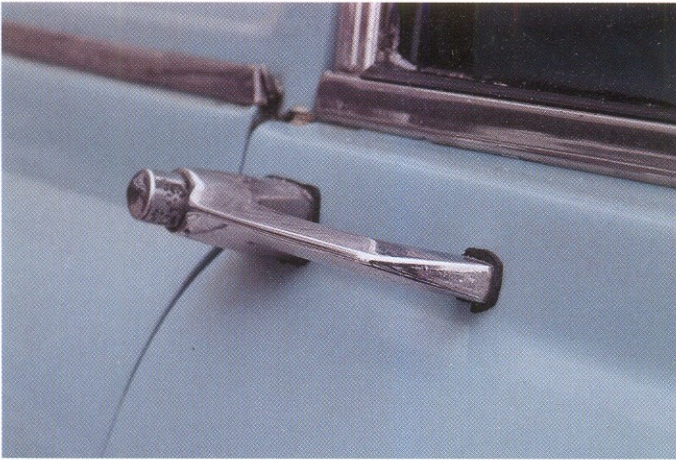


❶ Интерьер салона фургона полностью соответствовал интерьеру базового автомобиля «Москвич». При модернизации панель приборов получила полиуретановые травмобезопасные накладки в наиболее проблемных местах

❷ Торчащие из панели приборов ручки включения электрооборудования и управления заслонкой карбюратора сегодня признали бы травмоопасными. Радиоприемник не входил в штатное оснащение фургона. На представленном экземпляре он установлен позднее

❸ Сверху на панели приборов — ручки управления отопителем салона





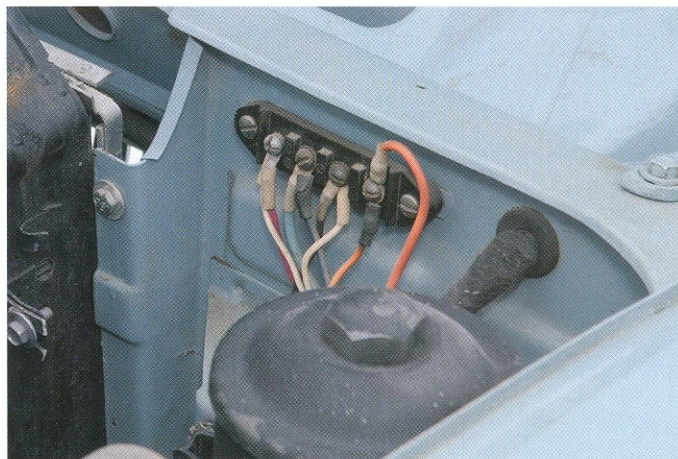
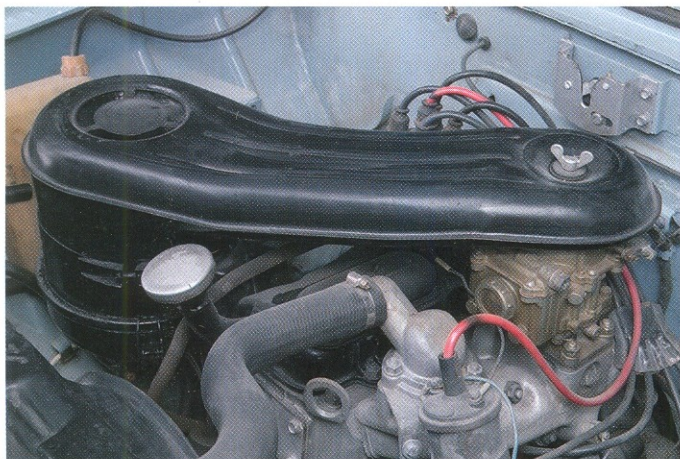
- ❶ Ручки дверей от базового «Москвича-408»
- ❷ Из-за ограниченного заднего обзора фургон комплектовался двумя зеркалами заднего вида (седаны обычно оснащались одним зеркалом слева)
- ❸ Спереди фургон можно легко узнать по зеркалам, установленным на передних крыльях



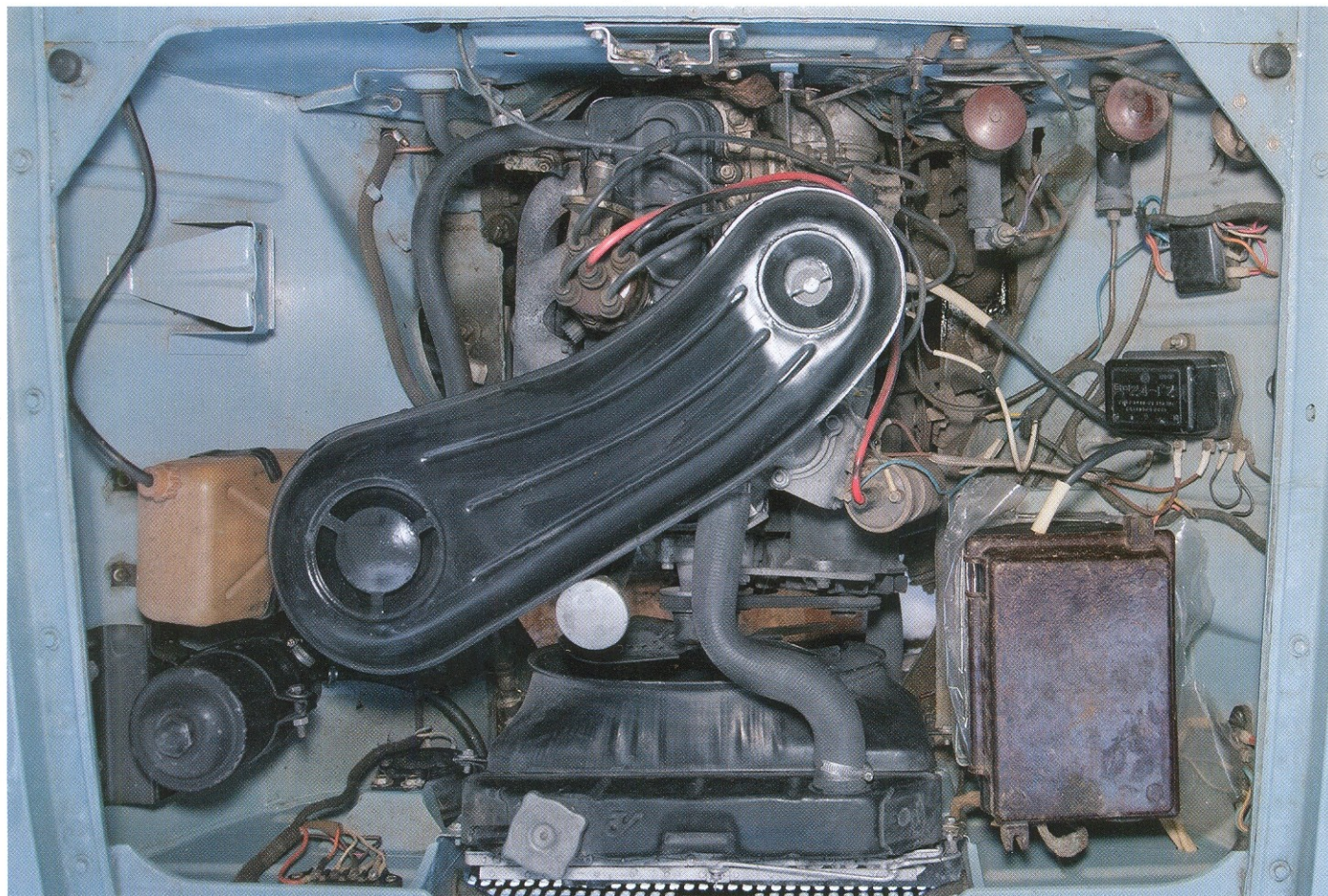


- ❶ Верхняя створка задней двери фургона поначалу имела глухую гофрированную вставку
- ❷ Унифицированная с универсалом задняя дверь, открывавшая доступ в грузовой отсек, в ранней версии была двустворчатой
- ❸ Грузовой отсек на фургонах «Москвич» не назовешь вместительным
- ❹ «Птичка» освещения заднего номерного знака заимствована у автомобилей «Москвич» предыдущего поколения





- ❶ По характерному изгибу кожуха воздушного фильтра нетрудно догадаться, что это «четыре-ста восьмой» мотор, а значит, перед нами «Москвич-433»
- ❷ Электрических штекерных разъемов еще не существовало, поэтому провода соединялись через специальные коммутаторные планки
- ❸ По одному накопительному бачку на тормозную систему и гидропривод сцепления. Двухконтурная тормозная система появится на «Москвичах» чуть позже
- ❹ Двигатель «Москвич-408» развивал всего 50 л.с. и для фургона был слабоват



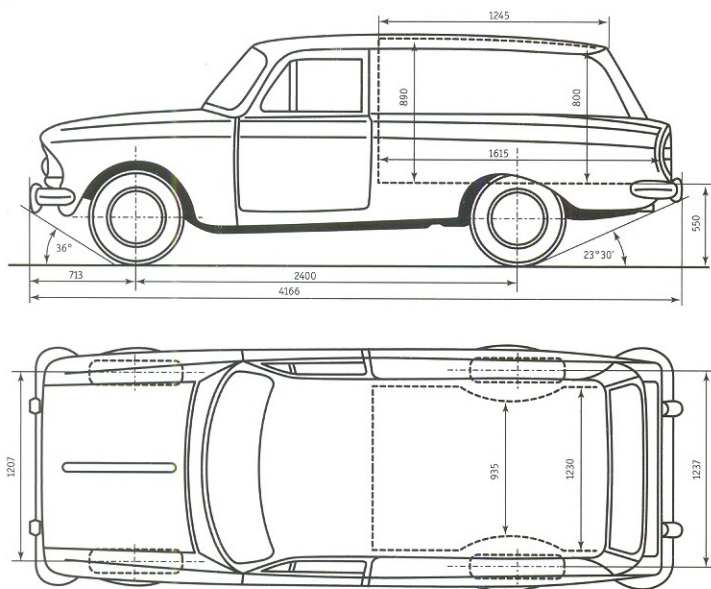


Схема автомобиля «Москвич-434»

**Технические характеристики «Москвич-434»**

Число мест	2
Грузоподъемность:	
на ровном асфальте	400 кг
в иных дорожных условиях	250 кг
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	9,2 л/100 км
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	50,6 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-45
Генератор	Г-250Ж1
Реле-регулятор	РР362-А
Стартер	СТ117
Прерыватель-распределитель	Р118
Свечи зажигания	А75СС
Размер шин	6,50-13
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1045
полная, в том числе:	1445
на переднюю ось	665
на заднюю ось	780
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
под передней осью	176
под задней осью	176
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колею внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7

**Рулевой механизм**

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,1

**Подвеска передняя**

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

**Подвеска задняя**

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах прогрессивного действия с гидравлическими телескопическими амортизаторами двустороннего действия

**Тормоза**

рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем; действуют на все колеса. С 1969 года тормозная система — раздельная двухконтурная  
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

**Сцепление**

однодисковое, сухое, с центральной диафрагменной пружиной

**Коробка передач**

механическая, четырехступенчатая, трехходовая, с синхронизаторами на передачах переднего хода

**Передаточные числа**

I — 3,49; II — 2,04; III — 1,33; IV — 1,00; задний ход — 3,39

**Главная передача**

пара конических шестерен со спиральными зубьями гипоидного зацепления; передаточное число — 4,55

**Двигатель**

УЗАМ-412, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1478
Степень сжатия	8,8
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

**Карбюратор**

К-126Н

**Максимальная мощность**

75 л. с. при 5800 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

11,4 кгс.м при 3000–3800 об/мин



Фургоны на платформе «Москвичей» третьего поколения выпускались около десяти лет. «Москвич-433» производил только МЗМА/АЗЛК с конца 1966 по 1976 год. «Москвич-434» с 1968 по 1976 год выпускал АЗЛК, а с 1968 по 1973 год — Ижевский автозавод. На базе фургонов «Москвич-433» и «Москвич-434» АЗЛК производил модификации для районов с жарким климатом, в индексе которых появилась дополнительная буква «Ю», а также экспортный вариант (с буквой «Э» в индексе) и вариант «П» с правосторонним рулем. В начале 1970 года вся линейка «Москвичей» прошла международную сертификацию, после чего к индексам моделей в стандартном исполнении добавились буквы «ИЭ».



**ИЖ-6Ф, ИЖ-6Г.** Ижевские «каблучки» в их привычном виде появились не сразу. Получив задание усовершенствовать «Москвич-434», конструкторы подошли к вопросу радикально. В 1970 году у двух подопытных фургонов была спилена вся верхняя часть грузового отсека по уровень верхнего края колесных арок и на полученные платформы установлены отдельные «модули» — закрытая «будка» (вариант ИЖ-6Ф) и грузовой кузов с откидными бортами (ИЖ-6Г). Грузовые объемы прототипов были



шире кузова-носителя и слегка нависали над задними крыльями. С апреля по июнь 1970 года опытные образцы прошли сравнительные испытания на полигоне НАМИ. Оппонентом выступал серийный «Москвич-434». Испытания показали превосходство прототипов над стандартным фургоном, однако при запуске в серийное производство пришлось учитывать пожелания технологов и экономистов. В серию обе модификации пошли с кузовами, предельно унифицированными с базовым седаном.



**«Москвич-427» ижевский.** Считается, что ижевские «Москвичи» выпускались только с кузовами «седан» и «фургон», а автомобилей с кузовом «универсал» не существовало. На самом деле были и универсалы с эмблемой «ИЖ» на решетке радиатора. Из московских деталей в Ижевске в 1970 году в порядке эксперимента были собраны универсалы «Москвич-427». От машин производства АЗЛК их отличала собственная решетка радиатора и колпаки колес. Одна из таких машин проходила сравнительные испытания на Дмитровском автополигоне вместе с опытными ижевскими грузовичками ИЖ-6Ф и ИЖ-6Г. В отличие от своего «собрата» — фургона «Москвич-434» — в серийное производство на Ижмаше эта машина не пошла.



**«Москвич-434» пикап.** Фургоны «Москвич-433» и «Москвич-434» часто становились основой для создания пикапов. Лишенный крыши фургон можно было загружать и разгружать с любой стороны; размеры задней двери позволяли перевозить грузы большего объема; за счет облегченного кузова грузоподъемность автомобиля стала несколько выше. В небольших количествах такие пикапы создавались на автозаводах и переделывались из фургонов европейскими импортерами для покупателей, которые рассматривали недорогие и крепкие советские автомобили как коммерческий транспорт, но не находили в предлагаемой линейке «Москвичей» необходимого им пикапа.

# Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его

на сайте [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте [www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua) или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



### «МОСКВИЧ-Г5»

DeAGOSTINI

