

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 59,95 ГРН, 59 900 БЕЛ. РУБ., 1190 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 149

СССР



«МОСКВИЧ-ТУРИСТ»

СПОРТИВНАЯ МАЛОЛИТРАЖКА
ЗАЧЕМ НАМ «ГРАНД-ТУРИЗМ»?
АВТОМОБИЛЬ БЕЗ ДВИГАТЕЛЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №149, 2014
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
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)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
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, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«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 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»
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,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной реги-
страции печатного СМИ Государственной
регистрационной службы 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 17 331-94-41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 329 руб.
Розничная цена:
59,95 грн, 59 900 бел. руб., 1190 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008-2014 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:

стр. 1, 2, 8-10, 16: ООО «Де Агостини»;
стр. 3-7, 11-15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Издатель благодарит за оказанную помощь
в подготовке выпуска ветеранов АЗЛК
Виктора Александровича Андропова,
Вадима Борисовича Ржечицкого,
Юрия Степановича Семина,
а также Егора Карпунина,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 29.10.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





В начале 60-х годов в производственную программу Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) был официально включен спортивный «Москвич» типа «гранд-туризм» со съемной жесткой крышей.

На 20 лет вперед

В 1961 году Планово-экономический отдел и Отдел главного конструктора МЗМА представили в Московский городской совнархоз необычный документ: это был план перспективного развития завода на 1961–1980 годы. Согласно плану, в течение 60-х годов объем выпуска автомобилей «Москвич» должен был увеличиться с 80 до 140 тысяч машин в год на существующей территории — для этого требовалось присоединить к МЗМА несколько небольших предприятий, расположенных по соседству. Затем предполагалась реконструкция завода со строительством новой территории площадью 25–30 га на Остаповском шоссе. В результате к середине 70-х годов выпуск автомобилей должен был вырасти до 220 тысяч в год.

План предусматривал разработку полностью нового двигателя с базовой моделью в 1,5 л и освоение его производства силами смежного предприятия, которое будет поставлять моторы на МЗМА по кооперации.

Смена базовой модели — малолитражного автомобиля «Москвич» с четырехдверным пятиместным кузовом — намечалась на 1963, 1969, 1975 и 1980 годы. При этом разработка документации, постройка опытных образцов и освоение серийного выпуска перспективных моделей расписывались поквартально на 20 лет вперед. В документе, составленном в 1961-м, указывались конкретные даты 1974, 1977 или 1979 годов. Некоторые задумки вызывают удивление. Так, например, считалось, что модификация с пятидверным кузовом «универсал» останется у всех будущих «Москвичей», а на смену существующему фургону с 1971 года придет автомобиль вагонной компоновки грузоподъемностью 600 кг с кузовом, выпускаемым смежным предприятием. Предусматривалась и новая модификация всех будущих «Москвичей» — спортивный малолитражный автомобиль типа «гранд-туризм». Особенно подробно описывались ближайшие планы завода — освоение семейства «Москвича» образца 1963 года, будущего

М-408. В четвертом квартале 1963-го должен был увидеть свет серийный седан базовой модели. В 1964 году на конвейер планировалось поставить универсал М-426 и фургон М-433. А на первый квартал 1965 года намечалось освоение выпуска последней модификации семейства — спортивного автомобиля «гранд-туризм» со съемной крышей. Приводились и некоторые параметры этой машины: снаряженная масса 900 кг, рабочий объем двигателя 1,5 л, мощность 65 л.с., максимальная скорость 135 км/ч. Абсолютно конкретно было определено предназначение спортивного «Москвича» — «для экспорта, проката и индивидуального пользования». Таким образом, спортивному купе со съемной крышей нашлось место в официальном типаже советских автомобилей. Правда, эта машина могла пойти в серию только после освоения выпуска седана, универсала и фургона. Интересно, что планировался очень маленький объем производства автомобилей «гранд-туризм» — всего 150 экземпляров в год.



Опытный «Москвич-турист» на московской улице. Прохожие с интересом изучают необычный автомобиль

Весомый аргумент

Можно назвать несколько причин, по которым главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов решил включить в семейство нового «Москвича» непривычную «спортивно-туристическую» модификацию. С формулировкой «для экспорта» все понятно: в западных странах машины «гранд-туризм» давно завоевали популярность, их выпускали и в социалистических государствах Восточной Европы (например, *Wartburg* и *Skoda*). Разработку машины «для проката» тоже легко объяснить — в годы правления Н. С. Хрущева при таксомоторных парках открывали базы проката автомобилей. Тогда это считалось перспективной формой общественного пользования легковым автомобилем, альтер-

«несерийный» автомобиль для спорта «малой кровью», практически не придумывая ничего нового. Участие в спортивных состязаниях и успехам заводских гонщиков в Отделе главного конструктора традиционно уделяли много внимания.

Еще одна причина особого отношения к «большому туризму» не афишировалась. Андронов отлично понимал, что «Москвичу» необходим двигатель объемом 1,5 л, но попытка его внедрения в свое время встретила жесткое сопротивление руководителей отечественного автопрома. 11 октября 1955 года на заседании Научно-технического совета Министерства автотракторной промышленности рассматривался технический проект верх-

начальник КБ двигателей Е. В. Кнопф, ведущий конструктор И. И. Окунев. В прениях участвовали конструкторы автозаводов, представители НАМИ и даже военные. Новый мотор встретили в штыки, прежде всего, наиболее влиятельные и уважаемые конструкторы. Так, А. Н. Островцев (создатель КИМ-10 и ЗИС-110) доказывал, что размерность кузова «Москвича-402» меньше, чем у большинства европейских машин с 1,5-литровыми моторами. Конструктор внедорожников В. А. Грачев убеждал собравшихся, что будущий полноприводной «Москвич-410» с 1,5-литровым двигателем по своим тяговым характеристикам станет прямым конкурентом ГАЗ-69. Очень агрессивно против 1,5-литрового «Москвича»

Спортивному купе «гранд-туризм» нашлось место в официальном типаже советских автомобилей

нативой частной машине, поэтому Госплан, Госкомитет по автотракторному машиностроению и местные совнархозы в 1961 году могли поддержать создание специального автомобиля для проката.

Поскольку регламент ряда спортивных соревнований тех лет не допускал участия в них автомобилей с серийным кузовом «седан», в 50–60-е годы было построено очень много двухместных спортивных машин (как самодельных, так и заводских) с оригинальными кузовами и серийными агрегатами. Наличие модификации «гранд-туризм» со съемным верхом позволяло создать

неклапанного двигателя модели «406», представленный МЗМА. Двигатель «406» имел одинаковые диаметр цилиндра и ход поршня 78×78 мм, рабочий объем 1490 см³, расположенный в блоке цилиндров распределительный вал с цепным приводом, алюминиевую головку блока цилиндров, съемные «мокрые» гильзы. Мощность 50 л.с. достигалась при 4200 об/мин, а крутящий момент 10,2 кг/м при 2500 об/мин. Завод на том заседании представляли главный конструктор А. Ф. Андронов (он делал доклад), его заместитель Б. Д. Кирсанов, главный инженер В. Н. Поляков,

высказывался А. А. Липгарт, выступавший на заседании несколько раз. Он требовал запретить МЗМА создание дорогого автомобиля высокого класса. В защиту двигателя «406», помимо заводчан, выступили генерал-майор Г. В. Зимелев, представитель АВТУ Министерства обороны Г. А. Гетманов, профессор Д. П. Великанов, не раз руководивший государственными испытаниями серийных и опытных «Москвичей». Но ни им, ни другим сторонникам проекта переломить ход дискуссии не удалось. Неприятная история шестилетней давности в 1961 году еще не забылась. Поэтому



«Москвич-турист» и седан 63С12 — будущий «Москвич-408». Оба черного цвета. Андронов считал, что если черный автомобиль «к лицу», то дизайн удачный



Конструкторы и испытатели МЗМА: Л. Д. Бархи, Б. Д. Кирсанов, В. А. Митрофанов, А. Ф. Андронов, Е. М. Веретов, В. С. Осипов, А. И. Веселов, В. А. Щавелев, К. И. Файбисович

скоростной автомобиль «гранд-туризм» требовался Андронову отчасти как подстраховка и лишний аргумент для руководства в пользу внедрения двигателя увеличенного до 1,5 л объема.

С французским капюшоном

К весне 1963 года конструкторские работы по основным модификациям М-408 были завершены. Проходили испытания седаны 63С12 с окончательно определенной формой кузова. В апреле по чертежам подготовки производства были построены образцы универсала М-426 и фургона М-433. Теперь можно было заняться последней, спортивной модификацией. Разрабатывать кузов «гранд-туризм» Андронов поручил молодому конструктору Анатолию Веселову, работавшему в ОГК с 1958 года. Через много лет, в конце 70-х годов, Анатолий Иванович стал заместителем главного конструктора, руководил работой над вариантами АЗЛК-2141 — от заднеприводного прототипа С1 до финального переднеприводного образца. При создании спортивного «Москвича» Веселов пошел по пути максимальной унификации кузова с базовой моделью. Форма нижней части кузова «гранд-туризм» осталась такой же, как у седана. Конструкцию съемной жесткой крыши-колпака с возможностью установки на ее место складного тента-капюшона Веселов

и его коллеги позаимствовали у зарубежного аналога — французского *Renault Floride*. Эта модель попала на МЗМА в числе других иномарок во втором квартале 1960 года.

«Москвич» и *Renault* были абсолютно разными автомобилями, в том числе и с точки зрения компоновки. У французской машины двигатель располагался сзади. Ничего общего не было и во внешней форме кузова. От *Renault* в московской версии «гранд-туризм» остался только принцип создания крыши-трансформера. Лобовое стекло и его проем для спортивного «Москвича» сделали оригинальными, не унифицированными с другими машинами семейства. Есть версия, будто взяли готовое стекло с рамкой от какого-то зарубежного автомобиля, но документальных подтверждений этому не найдено. Открытый кузов с незамкнутой силовой структурой потребовал усиления днища — туннеля карданного вала, порогов, дополнительных лонжеронов, расположенных в форме буквы «Х», призванных «увязать» переднюю и заднюю часть кузова с «хребтом» туннеля. Всего в 1963 году было построено два ходовых образца. Конструкторы

и испытатели между собой называли их не «гранд-туризм», а просто «Турист». У первой машины черного цвета кузов был стальным, сваренным из пробных панелей седанов 63С12. Интересно, что «длинные» задние крылья были не от фургона, существовавшего тогда только в одном экземпляре. Их сварили из задних крыльев, наружных панелей дверей и так называемых «закатов» колесных арок седана. У второго кузова, окрашенного в синий цвет, двери, задние крылья, крышки капота и багажника были выколоты не из стали, а из алюминиевого листа. Для их изготовления использовались те же шаблоны, имевшиеся в экспериментальном цехе. Стоит добавить, что еще в конце 50-х годов встал вопрос об использовании алюминиевых сплавов для несильных деталей автомобильных кузовов. Был даже построен опытный образец седана «Москвич-407» с «облегченными» дверями, капотом и багажником из алюминия.

Двигатель, который не тянет

В начале 60-х годов при продаже в Европе первых партий «Москвичей-407» начались проблемы. Например, стоило машине

«Турист» построен до начала серийного производства седана М-408, поэтому на нем применялась такая же облицовка радиатора, как у прототипов серии 63С12. Она существенно отличалась от облицовки серийного автомобиля.



Опытный образец спортивного автомобиля «Москвич» типа «гранд-туризм» со снятым верхом. У антенны был электропривод, мягкий или жесткий верх прикреплялся к кузову шестью замками

проехать несколько сотен километров с максимальной скоростью 115–120 км/ч, как происходили задиры поршней и требовался ремонт двигателя с полной разборкой. Это случалось у автомобилей с небольшим пробегом — от 4 до 16 тыс. км. В СССР в 60-х годах просто негде было ездить подолгу

моторы «407Д1» и «408» с увеличенным диаметром коренных шеек коленчатого вала, пытались подбирать новые материалы и совершенствовать технологию производства. И все равно было трудно добиться надежной работы существующего двигателя в условиях быстрой езды — для скоростного «гранд-

как в те годы конструкторы ОГК МЗМА совместно со специалистами ЦНИТА занимались более простыми и привычными устройствами. Шли эксперименты по установке на двигатель «Москвича» бензонасосов, рассчитанных на работу в жарком климате, различных моделей карбюраторов.

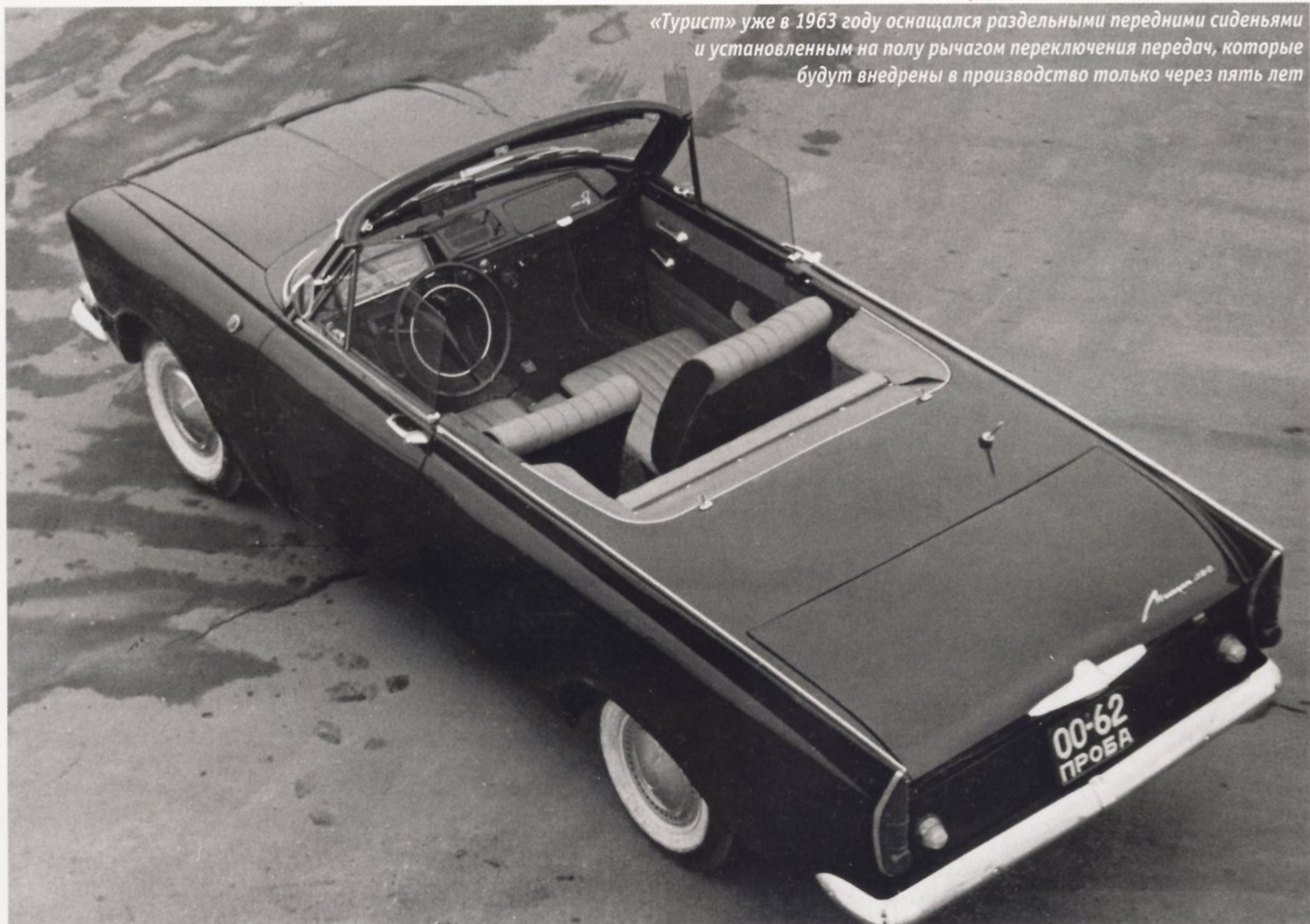
Малолитражный «Москвич-турист» предназначался для экспорта, проката и продажи частникам

с такой скоростью — этого не допускали дорожные условия. Длительную быструю езду тогда могли себе позволить только автогонщики — ремонт двигателя после каждого соревнования считался обычным делом. По ровным европейским автострадам тысячи обычных водителей носились с максимальной скоростью, на которую был способен их автомобиль. И оказалось, что советские машины так же плохо приспособлены к европейским условиям, как иные иномарки к нашим. Конструкторы КБ двигателей МЗМА вели стендовые и дорожные испытания усовершенствованных двигателей, разработали

туризм» он точно не подходил. До появления моторов семейства «412» спортивный «Москвич» практически оставался «автомобилем без двигателя».

На «Туристы» работники экспериментального цеха вынужденно установили моторы с серийным рабочим объемом 1358 см³. Считается, что на одном из автомобилей испытывали систему впрыска топлива, разработанную ленинградским Центральным научно-исследовательским институтом топливной аппаратуры (ЦНИТА). Но об этом ничего не говорится в отчетах ОГК 1963–1965 годов. Зато подробно описано,

Ветеран АЗЛК, водитель-испытатель Вадим Борисович Ржечицкий вспоминает, что на МЗМА в начале 60-х годов не было ни одной иномарки-аналога, оснащенной впрыском топлива. При этом работники МЗМА отлично знали об испытаниях в ЦНИТА спортивного купе *Mercedes-Benz 300SL (W-198)*, так называемого *Gullwing*. В те годы это был единственный автомобиль с «инжекторным» двигателем, изучавшийся в советских автомобильных институтах или конструкторских бюро. Создание систем впрыска топлива для двигателя «Москвича» началось в конце 60-х — начале 70-х годов. Нельзя



«Турист» уже в 1963 году оснащался отдельными передними сиденьями и установленным на полу рычагом переключения передач, которые будут внедрены в производство только через пять лет

исключить, что носителем агрегата впрыска служил сохранившийся образец «Туриста», но произошло это намного позже 1963 года.

Планы и реальность

Освоение производства автомобилей семейства М-408 происходило совсем не так,

как планировалось. Технологи и производственники не уложились в отведенные сроки. В результате базовая модель сошла с конвейера в четвертом квартале 1964-го, а не 1963 года. Следующий 1965 год ушел на освоение медицинских, инвалидных и «праворульных» седанов,

а также машинокомплектов для экспорта. Фургон М-433 и универсал М-426 добрались до серийного производства только в 1966–1967 годах. И пока эти жизненно необходимые модификации не встали на конвейер, о подготовке производства последнего в семействе кузова «гранд-туризм» не могло быть и речи. Тем временем перед Отделом главного конструктора поставили очередные сложные задачи: разработка двигателя нового поколения М-412, создание дублирующего комплекта технической документации и оснастки для завода в Ижевске, проектирование модернизированного седана М-408 «образца 1967 года». Этот автомобиль, в конце концов, превратился в ту самую запланированную в 1961 году «базовую модель образца 1969 года с новым двигателем» — в серийный М-412ИЭ. Вполне объяснимо, что при таком огромном объеме работ у конструкторов ОГК МЗМА не осталось времени заниматься доводкой автомобиля «гранд-туризм», который, в отличие от универсала и фургона, не считался жизненно важным объектом производства.



По официальным данным, существовало два образца автомобиля «гранд-туризм», построенных в 1963 году: черный со стальным кузовом и синий с внешними панелями из алюминиевого сплава.

Продолжение на стр. 10



«МОСКВИЧ-ТУРИСТ»





Кроме того, за несколько лет произошли серьезные перемены. Искусственно развивавшийся в годы правления Хрущева прокат автомобилей оказался убыточным и к концу 1964 года был закрыт. Разработка автомобиля «для проката» утратила актуальность. На спортивных соревнованиях был введен новый регламент, допускавший участие автомобилей с серийным кузовом «седан». А главное, А. Ф. Андронову больше не нужно было убеждать руководство в необходимости создания 1,5-литрового двигателя для «Москвича». В. Н. Поляков получил очередное повышение по службе — с МЗМА его перевели на должность руководителя Управления автомобильной промышленности Московского городского совнархоза. В свое время Поляков, будучи главным инженером МЗМА, лично защищал в министерстве проект двигателя «406». Он прекрасно понимал, как необходим заводу 1,5-литровый мотор. Заняв руководящую должность в совнархозе, Поляков тут же официально дал Андронову карт-бланш на создание двигателя — хоть 1,5-литрового, хоть 1,8-литрового. Александр Федорович умел правильно определять приоритеты. Новый двигатель «412» сулил намного больше с точки зрения увеличения экспорта «Москвичей», чем кузов «гранд-туризм».

Поэтому Андронов сосредоточил основные силы и денежные средства на будущей модели двигателя. Таким образом, в середине 60-х годов тратить ресурсы на освоение спортивной модификации уже не было никакого смысла. Тем более что в плане 1961 года речь шла о ничтожном объеме выпуска — всего лишь о 150 автомобилях в год. Но Автоэкспорт все-таки интересовался этой разработкой. Генеральный директор бельгийской фирмы «Скалдия-Волга» В. Г. Черкасов поставил перед МЗМА вопрос об освоении спортивного варианта «Москвича», предложив временно, до начала выпуска двигателя «412», устанавливать на эти машины силовые агрегаты *Ford Cortina*. В ответ директор завода Л. Б. Васильев писал, что два существующих спортивных автомобиля являются макетными образцами, построенными «по упрощенной документации» и устным указаниям конструкторов, и что для выпуска полноценного комплекта документации и подготовки производства все конструкторские работы необходимо начинать заново. Далее потребуются строить новые образцы, проводить полный цикл испытаний, изготавливать оснастку, включая сложную прессовую и штамповую,

устраивать специальный участок по сборке спортивных кузовов, отличающихся от серийных. Поэтому у завода нет практической возможности заниматься освоением каких-либо модификаций, кроме седана М-408, универсала М-426 и фургона М-433.

Сколько было «Туристов»?

Среди сотрудников АЗЛК до сих пор ходит легенда, будто автомобилей «Турист» существовало не два, а пять. Работники технических и подсобных подразделений завода якобы видели своими глазами черную, темно-зеленую, рубиново-красную машины, а также экземпляры, окрашенные в два разных оттенка темно-синего («антрацит» и «электрик»). У одних автомобилей был бежевый верх, у других — серый брезентовый.

Документы не подтверждают факт изготовления трех «дополнительных» машин, а постройка «неучтенных» образцов при тогдашней системе контроля практически исключена. Вероятнее всего два образца постройки 1963 года много лет служили испытателям и спортсменам, их не раз ремонтировали, перекрашивали, использовали в качестве носителей экспериментальных двигателей семейства «412», перспективных коробок передач и других узлов.

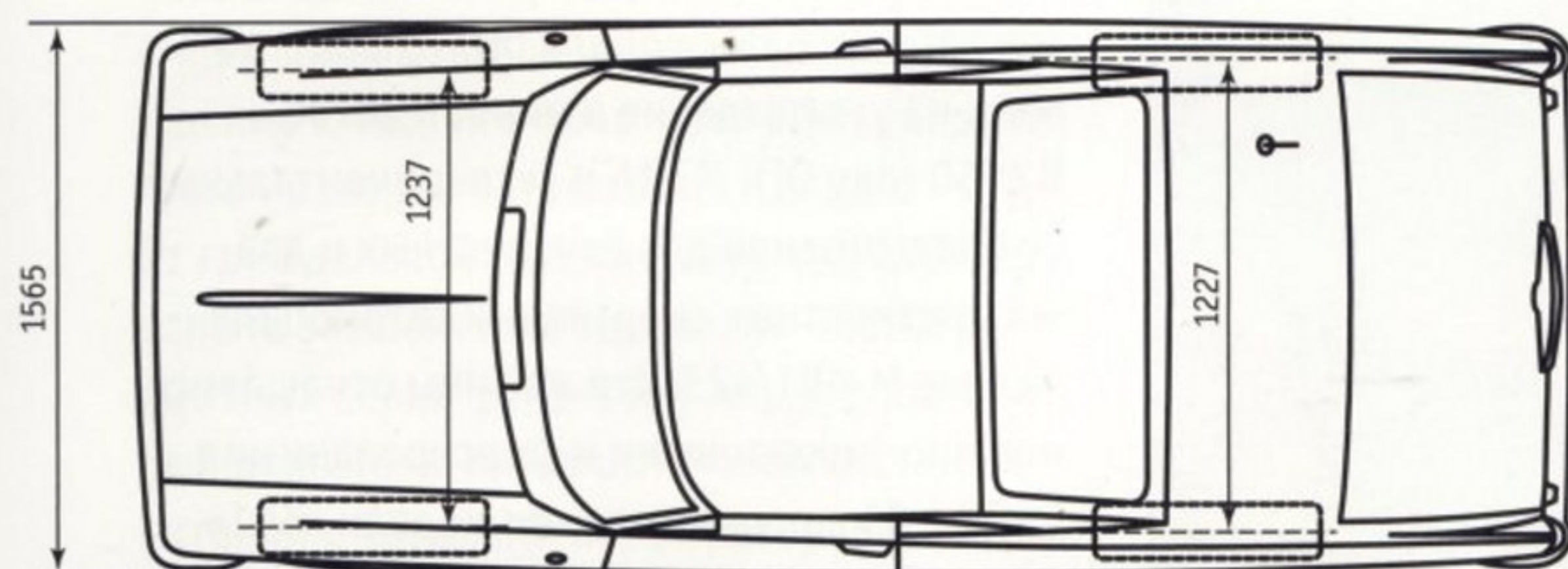
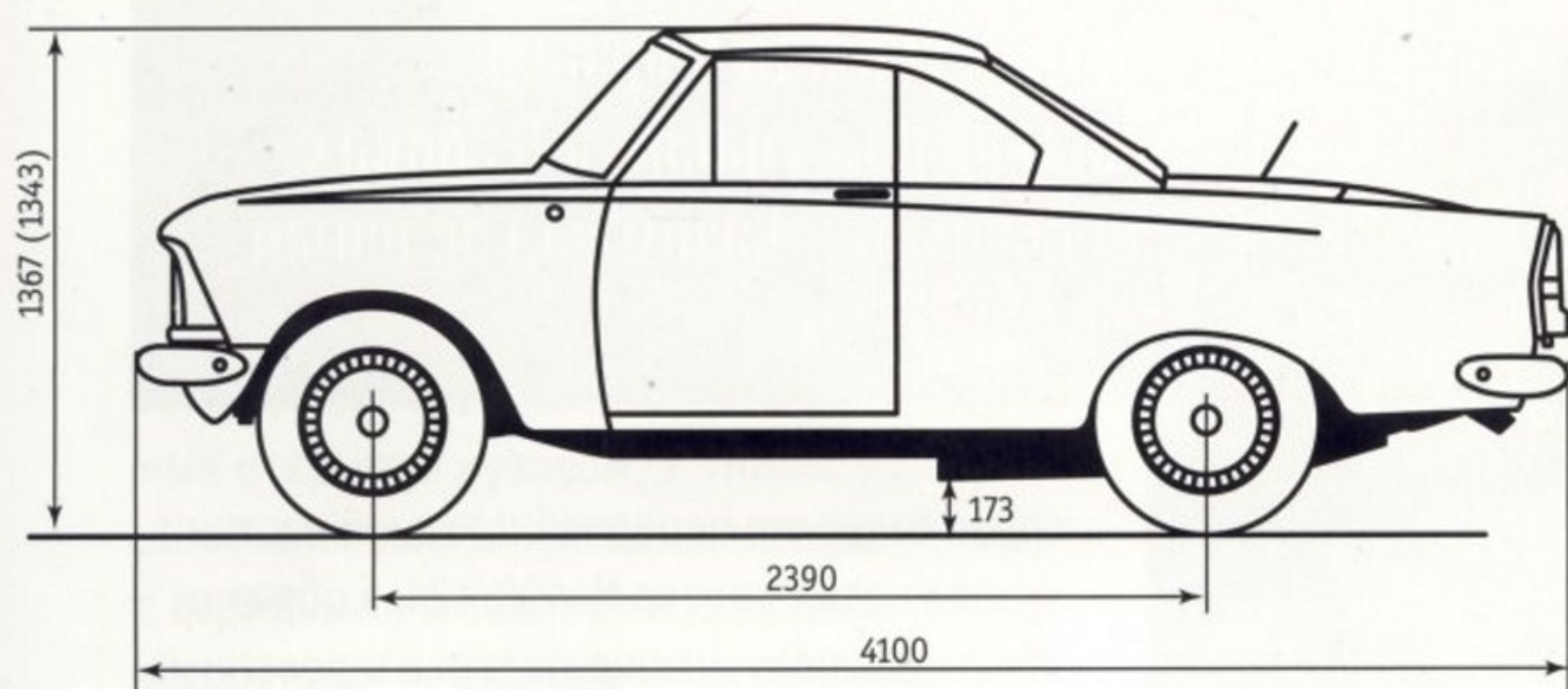


Схема автомобиля «Москвич-турист»

Технические характеристики «Москвич-турист»

Число мест	2+2
Максимальная скорость	135 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	27 сек
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42-ЭМЗ
Генератор	Г-108М
Реле-регулятор	РР-24-Г2
Прерыватель-распределитель	Р-107
Катушка зажигания	Б-7А
Стартер	СТ4 с РС-502
Свечи зажигания	А7, 5УС
Размер шин	6,40-13
Масса, кг	
снаряженная	1045
полная	1445
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	175
под задней осью	175

Радиус поворота, м

по оси 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

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочие — барабанные, привод гидравлический

стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на первой, третьей и четвертой передачах

Передаточные числа

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 4,71

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,22

Двигатель

М-408, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1358
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

«Турист» на базе М-408 — не первая попытка сделать из «Москвича» купе или родстер. Правда, все предыдущие спортивные кузова строились исключительно для участия в гонках. 25 августа 1949 года министр автотракторной промышленности своим приказом дал зеленый свет разработке спортивных машин на МЗМА, ГАЗе и ЗИСе.



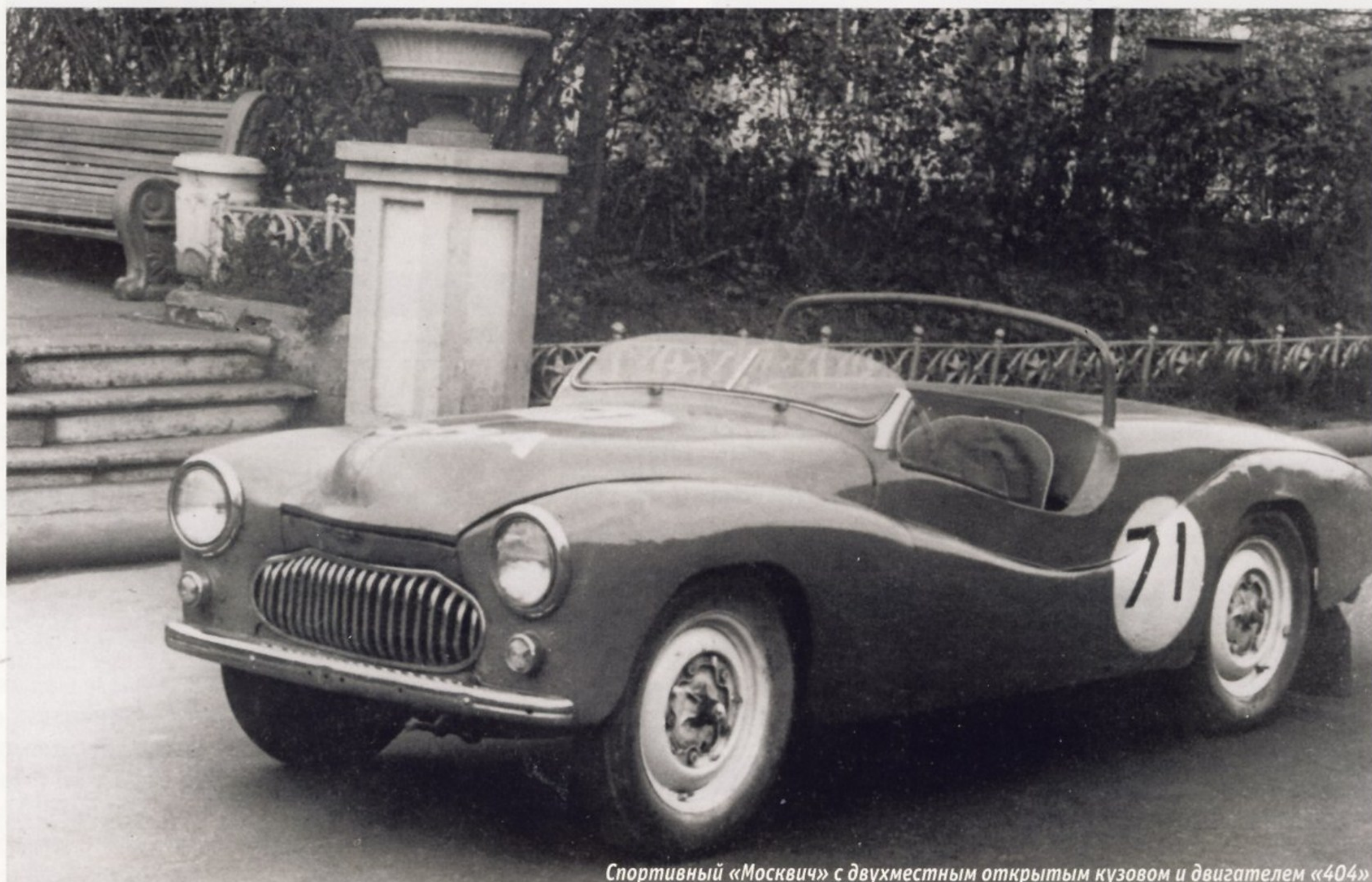
«Москвич-401/423»

Спортивный «Москвич-401/423» с двухместным кузовом

«Москвич-401/423» — официальное название этого автомобиля. В современной литературе встречается не соответствующий

действительности индекс 4033/4243. Прежде всего, автомобили «Москвич» с модернизированной формой кузова 1948–1950 годов никогда и нигде не обозначались буквой «Э». На стадии разработки

седан с новыми передней и задней частями кузова носил индекс М-400/424, а образцы 1948 года, получившие модернизированные агрегаты модели «401», назывались уже М-401/424. Поисковым вариантам седана 1949 года был присвоен окончательный индекс М-401/423. Под этим обозначением три варианта автомобиля были представлены на утверждение в министерство. В 1950 году ОГК МЗМА и экспериментальный цех подготовили два двухместных и два четырехместных спортивных автомобиля на базе М-401/423. Эти машины оснащались модернизированными и форсированными до 28 и 33 л.с. двигателями модели «401». А двигатель модели «403» с верхними впускными и нижними выпускными клапанами объемом 1190 см³ (как у первого варианта мотора М-402) был изготовлен в 1951-м, на год позже последнего кузова «401/423». Он предназначался для макетного образца нового седана М-402/425.



Спортивный «Москвич» с двухместным открытым кузовом и двигателем «404»



Двухместный спортивный «Москвич» с открытым кузовом

Изучив опыт участия в соревнованиях автомобилей М-401/423, конструктор И. А. Гладиллин предложил новый вариант спортивного двухместного автомобиля «Москвич» с более легким и обтекаемым открытым кузовом. У этой машины не осталось внешних панелей, одинаковых с серийными и опытными седанами. Для ускоренных ресурсных испытаний Гладиллину выделили один из восьми построенных экземпляров верхнеклапанного двигателя «404», предназначенного для перспективного седана М-402/425. Поэтому спортсмены и испытатели иногда называли машину «Москвич-404», хотя официально этого названия автомобиль не носил. От гражданской версии двигателя «404», испытывавшейся на седанах М-402/425 опытных серий 1953–1955 годов, спортивный двигатель «404» отличался системой питания с четырьмя карбюраторами. В конце 50-х годов автомобиль был переделан: на него установили силовой агрегат и переднюю подвеску М-407, но присвоения новых индексов не последовало.

«Москвич-407-купе»

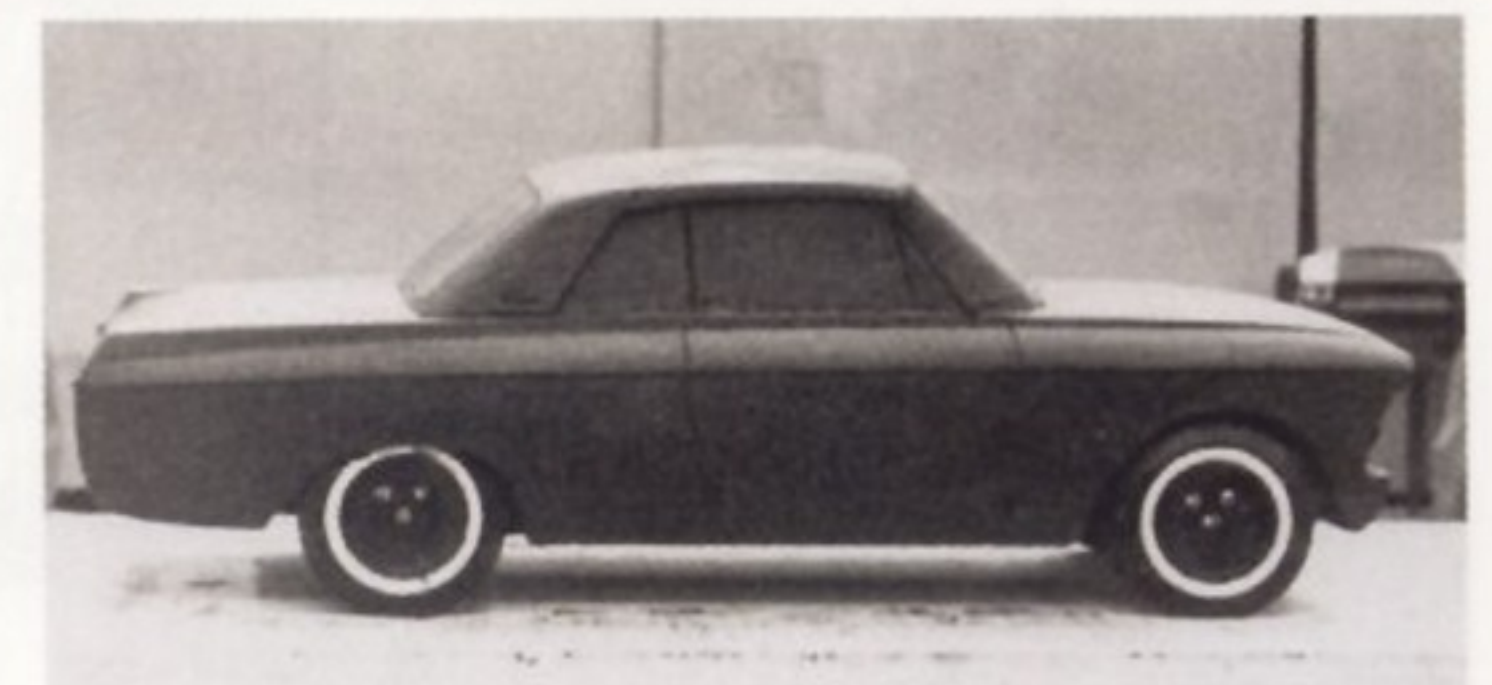
Эта машина была задумана конструктором МЗМА Л.М. Шугуровым взамен открытого автомобиля, который в начале 60-х годов был уже старым и сильно изношенным. Закрытая кабина создавала гонщику намного более комфортные условия, чем открытые кузова большинства спортивных машин тех лет. Сохранялась жесткая замкнутая силовая структура несущего кузова и унификация деталей с седаном. Проект Шугурова не встретил поддержки



FIAT 124 C4 Touring Superleggera

Автомобиль, по конструкции похожий на «Москвич-турист», был построен в 1966 году на базе FIAT 124, аналога будущего ВАЗ-2101. У кузова, изготовленного фирмой *Carrozzeria Touring*, нижняя часть аналогична базовому седану, усилено днище, изменен проем лобового стекла, колпак крыши — быстросъемный жесткий. Вскоре *Carrozzeria Touring* отошла от автомобилестроения, переключившись на выпуск другой продукции, и эта машина осталась в единственном экземпляре.

ни у А. Ф. Андропова, ни у возглавлявшего работы над спортивными машинами И. А. Гладиллина: в то время уже планировался «гранд-туризм» на базе нового М-408, и тратить силы на подобную модификацию М-407 руководителя ОГК не видели смысла. Поэтому подготовка технической документации на эту машину не была завершена. Тем не менее, построили два двухместных кузова на базе М-407. Одну машину подготовили для шоссейно-кольцевых, другую — для ипподромных гонок.



Дипломный проект И.А. Зайцева

Как раз в те годы, когда «гранд-туризм» считался перспективной модификацией «Москвича», А. Ф. Андронов направил на курсы промышленного дизайна в Строгановское училище нескольких работников завода. Среди них был инженер-конструктор КБ кузовов Игорь Андреевич Зайцев. В качестве дипломного проекта Зайцев выбрал как раз купе «гранд-туризм» на базе М-408. Этот вариант спортивного кузова создавался независимо от ходовых образцов «Туриста», однако в случае возобновления работ по теме «гранд-туризм» мог составить им конкуренцию. Зайцев успешно защитил диплом, но его купе не было построено в металле. Оно так и осталось гипсовым макетом внешней формы, выполненным в необычном масштабе 3:8. Найденная Зайцевым форма задней части кузова в несколько измененном виде была использована в 1972 году при разработке седана М-412Н.

«Москвич-407-купе» на трассе





Е. И. Мастбаум (на переднем плане) работает над макетом первого варианта М-400/424

Скульптор кузовов

Создавая новый автомобиль, художники-конструкторы сначала строили пластилиновые и деревянные макеты. Нередко скульпторы, работавшие над макетами, становились авторами облика будущих моделей. Ефим Исаакович Мастбаум был первым работником МЗМА, профессионально занимавшимся дизайном «Москвичей».

Ефим Мастбаум (1902–1973) пришел работать в ОГК МЗМА после войны, в 1946 году, когда шла подготовка производства «Москвича». По инициативе главного инженера

В. Ф. Гарбузова в Германии был изготовлен прототип с измененными передком и задком кузова, названный «Сержант». На МЗМА художнику Мастбауму поручили

построить по тем же мотивам свой макет из дерева и пластилина. Так появился первый образец «Москвича» с модернизированной внешностью М-400/424. Его облицовку на заводе в шутку называли «зубами Мастбаума». Гарбузов добился поддержки проекта в министерстве, и в 1948–1949 годах Мастбаум создал четыре варианта капотов, облицовок, бамперов и багажников для автомобилей М-400/424 и М-401/423. Это была первая самостоятельная дизайнерская работа на МЗМА. Осенью 1949 года определились с основными размерами и составили технические характеристики нового «Москвича» с более просторным и комфортабельным салоном. Еще никто не знал, какой станет внешняя форма будущей модели «402/425». Облик первого полностью оригинального кузова рождался долго и трудно. Мастбаум



Один из поисковых вариантов внешней формы М-402/425 (1954 год). Облицовка с ироническим прозвищем «зубы Мастбаума»

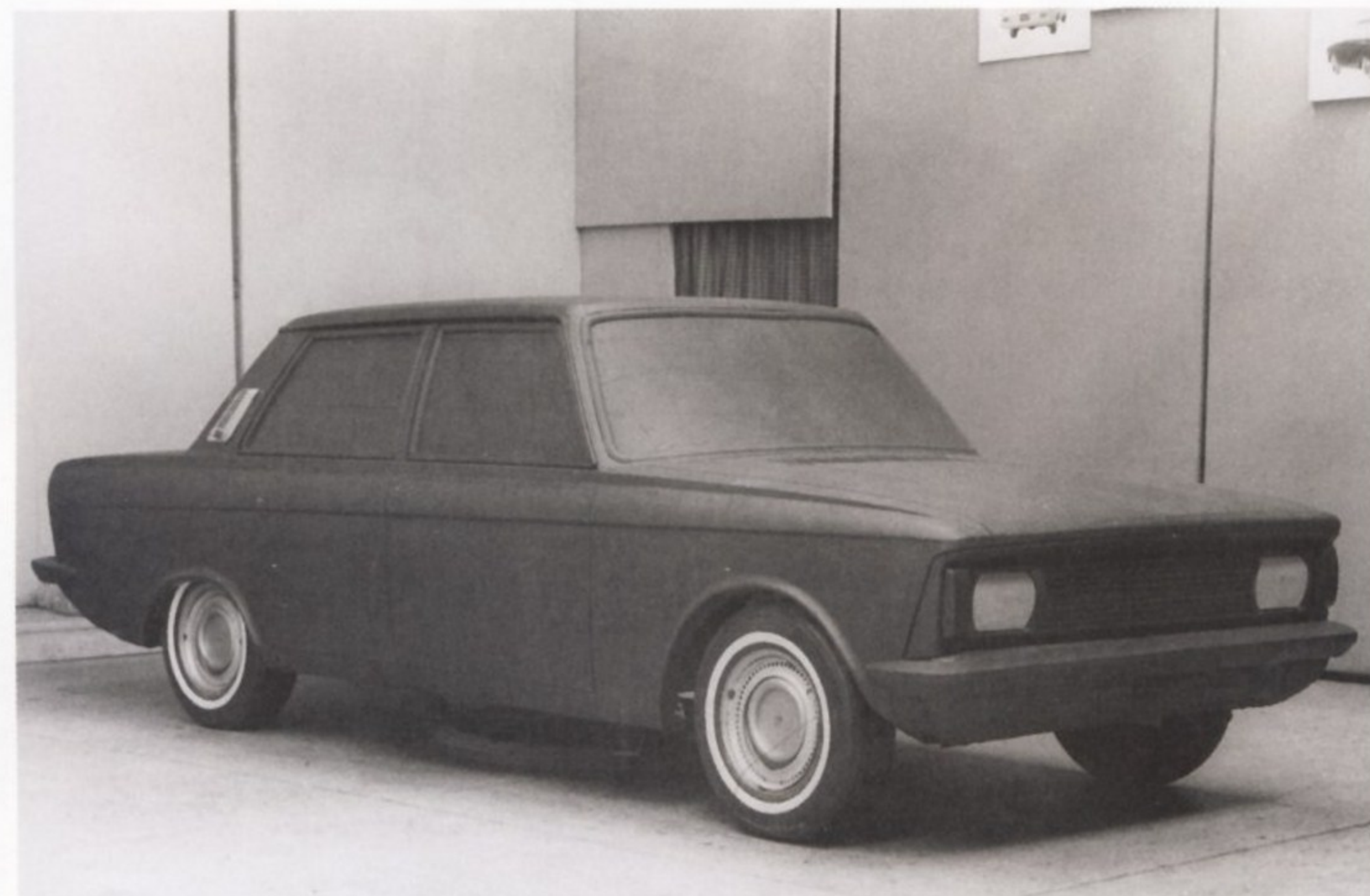


«Москвич-444», разработанный для производства на ЗАЗе. Вариант, максимально измененный по сравнению с FIAT-600

построил шесть вариантов макетов новой машины в масштабе 1:4, два в натуральную величину. Новый главный конструктор А. Ф. Андронов уделял этой работе особое внимание, а иногда и лично руководил художниками. Результатом совместных усилий Мастбаума и Андропова стали поисковые варианты, воплощенные в проходивших испытания прототипах, новые облицовки и, наконец, серийный М-402 — изящный, пропорциональный, не скопированный ни с какого «аналога».

Позже Мастбаум руководил капитальной переработкой FIAT-600 в «Москвич-444», создавая новые макеты, изменившие будущую запорожскую форму кузова по сравнению с итальянской.

В 60-х годах художественно-конструкторские работы в КБ кузовов были поставлены «на поток»: строились натурные пластилиновые макеты нескольких поисковых вариантов будущего М-408, универсалов и фургонов на его базе, автомобиля следующего поколения — «модели 1969 года», потом «автомобиля 1973–1975 годов», первого М-2141 с индексом «3-5-1». В 1962 году Ефим Исаакович блестяще справился с непростой дизайнерской задачей — создал



Ефим Исаакович Мастбаум

1946 год

Поступил на работу в Отдел главного конструктора МЗМА

1948 год

По макету Е.И. Мастбаума построен первый ходовой образец автомобиля «Москвич» с оригинальным внешним дизайном — М-400/424

1950–1951 годы

Занимается первыми поисковыми макетами автомобиля перспективной модели М-402/425

1957 год

Создает макеты микролитражного автомобиля М-444

1963 год

Изготовлен первый опытный образец фургона М-433 с оригинальной формой боковин, выполненных по проекту Е.И. Мастбаума

1966 год

Автомобиль «Москвич-433» запущен в серийное производство

1968–1969 годы

В скульптурной мастерской, которой руководил Е.И. Мастбаум, построен первый макет автомобиля «Москвич-2141» (3-5-1) в натуральную величину

гофрированные боковины фургона М-433, сделавшие из утилитарной грузовой модификации по-настоящему красивый автомобиль.

Ефим Исаакович щедро передавал свой опыт молодым художникам-конструкторам, из которых А. Ф. Андронов сформировал профессиональный дизайнерский коллектив. Мастбаум совсем немного не дождался того момента, когда дизайнеров ОГК АЗЛК выделили в самостоятельное художественно-конструкторское бюро.

Самый первый вариант автомобиля «Москвич-2141» серий «3-5-1/3-5-2/3-5-3» (1969 год), в макетировании которого участвовал Е. И. Мастбаум

Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-24-12 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
00149
9 772071 095773