

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«МИЛИЦИЯ СССР»

№ 3



«МОСКВИЧ-407»

КОМПАКТНОСТЬ И МАНЕВРЕННОСТЬ
СИНИЙ, КРАСНЫЙ, ГОЛУБОЙ
С КУЗОВОМ «УНИВЕРСАЛ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Милиция СССР» №1, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: 000 «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066 г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: 000 «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066 г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Бустрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Хучкова

Уважаемые читатели!

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

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961 г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
000 «Бурда Дистрибушнн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральном службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: 000 «Росчерк», 220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
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»

Рекомендуемая розничная цена: 799 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать 000 «Компания Юнивест Маркетинг», 08050, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): 000 «Таига Групп»;
стр. 13, 16: 000 «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 3, 2, 10 (верх): 8–9: «Таига»; стр. 3–7, 11–15: частная коллекция Максима Шелепенкова
© 2016–2018 Редакция и учредитель 000 «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель 000 «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко и Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наталья Хуснутдинов

Дата печати (производства): 07.12.2018

Дата выхода в России: 25.12.2018

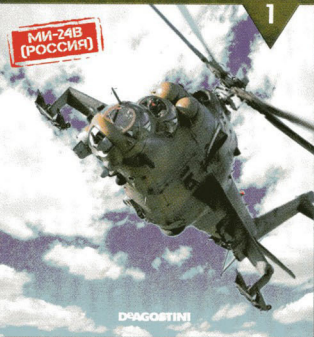
Разработка и осуществление проекта:



DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

ВОЕННЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В (РОССИЯ)

НОВИНКА



ОРИГИНАЛЬНАЯ ОКРАСКА



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ ПЛАСТМАССЫ



КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



В производственную программу Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) милицейская модификация «Москвич-407» официально не входила. Но это не помешало таким автомобилям и их модификациям честно служить в органах правопорядка.

С мотоцикла на автомобиль

В послевоенные годы Главное управление военного снабжения (ГУВС) МВД СССР, обеспокоившее органы милиции и Госавтоинспекции служебным автотранспортом, делало ставку на автомобили Горьковского автозавода. Но были и исключения. Когда фондов на служебные «Победы» не хватало, для милиции, автоинспекции и подразделений регулирования уличного движения (РУД) приобретались автомобили «Москвич» семейства «400-420». Обычно «Москвичи» первого поколения работали в провинции. Данные об использовании таких машин в московской милиции нет, но сохранились фотографии с «Москвичами», служившими в органах правопорядка Ленинграда.

Конечно, по размерам салона «Москвич» проигрывал «Победе», зато выигрывал по экономичности, обладал отличными маневренностью и ремонтопригодностью. А еще в активе у «Москвича-400-420» была

великолепная проходимость, на нем можно было преследовать правонарушителей по снегу и бездорожью, где застревала «Победа», здесь он мало чем уступал ГАЗ-67Б. Но главное, во всем качестве «Москвич» не шел ни в какое сравнение с тяжелым, трудно управляемым, иногда просто опасным мотоциклом М-72 с коляской. Не три, а четыре милиционера прятались от непогоды в закрытом салоне московской малолитражки и ехали на устойчивых четырех колесах.

Отложенный рейс

Рубеж 50–60-х годов стал полным противоречий временем перемен: для автомобилестроения — к лучшему, для милиции — к худшему. Еще в сентябре «сталинского» 1949 года МЗМА получил от Минавтопрома разрешение начать конструирование «Москвича» второго поколения с просторным отапливаемым салоном и вместительным багажником. Автомобиля, даже отдаленно напоминавшего будущую серийную модель,

не существовало и в помине. В 1949 году появились только таблица технической характеристики и присвоенный индекс «402-425».

Коллектив Отдела главного конструктора (ОГК) МЗМА во главе с новым главным конструктором А. Ф. Андроновым за год и восемь месяцев сумел провести «нулевой цикл» опытно-конструкторских работ, и уже в мае 1951 года на испытании вышел первый ходовой макетный образец нового «Москвича», абсолютно непохожий на будущий серийный автомобиль. Но его разработку вскоре пришлось прекратить. Все силы ОГК в 1951 году были брошены на проектирование сложного специального автомобиля — аэродромного пускового агрегата АПА-7 для военно-воздушных сил, запущенного в производство в ноябре. А далее инженер ОГК С. Дмитриев написал в Минавтопром и Министерство госбезопасности (МГБ) доклад, в котором обвинял руководителей МЗМА (особенно главного инженера



Милицкий автомобиль «Москвич-407» (современная реконструкция)

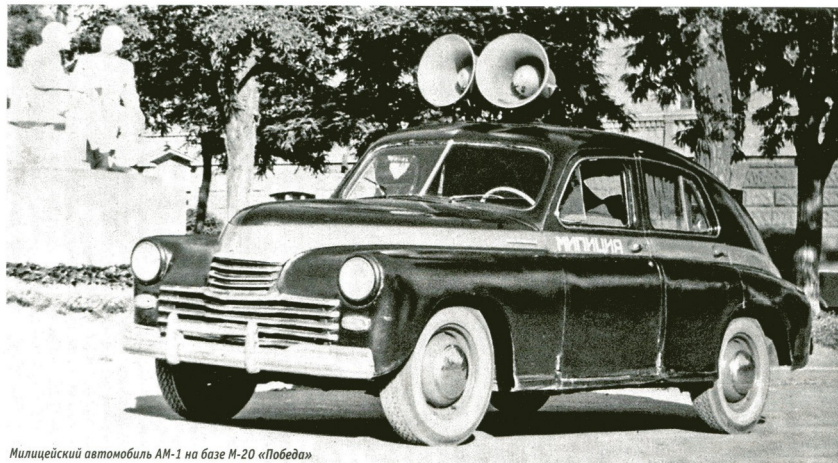


Милицейский автомобиль «Москвич-400-420» (современная реконструкция)

В. Н. Полякова) в умышленной разработке «неэкономичного» двухмоторного АПА. Последовал приказ сконструировать другой агрегат. Весь 1952 год в ОГК ушел на бесполезные эксперименты по созданию

«альтернативной» модели АПА, постройку и испытание разных вариантов опытных образцов. О «Москвиче-402-425» пришлось на время забыть. Но в конце концов правда восторжествовала. Серийный АПА-7 по-

казал себя с лучшей стороны, выяснилось, что он полностью устраивает заказчика. А любые новые модификации, напротив, обладали теми или иными недостатками. Командование и ответственные за снабже-



Милицейский автомобиль АМ-1 на базе М-20 «Победа»





ние ВВС должностные лица убедились, что конструкторов МЗМА напрасно оторвали от основной работы. Отделу главного конструктора разрешили вернуться к созданию новой базовой модели. В июле 1953 года силами экспериментального цеха удалось построить второй макетный образец «Москвича-402-425».

Только теперь коллектив Андропова развернул полноценную разработку «Москвича» второго поколения. Конструкторы занялись окончательным утверждением размерностей, поиском внешней формы кузова и модели двигателя. Это заняло еще три года. Счастливая развязка наступила в апреле 1956 года, когда без остановки конвейера старую базовую модель полностью заменили новой. Это стало возможным только благодаря тому, что конструкторами разумно и строго командовал Андронов, а производственниками — Поляков.

двигателя, и базовый седан переименовали в «Москвич-407». Дальше последовало внедрение четырехступенчатой коробки передач и гипоидного заднего моста, был проведен небольшой рестайлинг, подобрались модные красивые обивочные материалы для салона. Организованный на заводе цех малых серий освоил выпуск новых модификаций: универсала «Москвич-423» и полноприводного автомобиля 4x4 «Москвич-410». Результат превзошел ожидания: «Москвич», как современный, хорошо укомплектованный автомобиль, всерьез заинтересовал европейцев, посыпались экспортные заказы. Благодаря «Москвичу», советское легковое автомобилестроение прорвалось на мировой рынок.

Не нужна милиция?

Тем временем над налаженной системой управления народным хозяйством страны

и безответственно. Ликвидация союзных министерств ударила по отработанным механизмам управления промышленностью и сельским хозяйством. Навязанные стране местные совнархозы превратились в настоящую лотерею. Если во главе совнархоза оказывалась компетентная команда управляющих — дела могли пойти в гору. А если некомпетентная? К тому же связанные между собой экономикой и технологическими процессами предприятия разных регионов раньше подчинялись одному министерству, а теперь — разным совнархозам, что заметно мешало совместной работе. Но это еще не самое страшное по сравнению с тем, что руководитель страны приготовил для органов правопорядка.

Хрущев любил безответственные популистские заявления. Одно тут же превратилось в предмет насмешек: «Нынешнее поколение советских людей будет жить при коммуниз-

Современным и хорошо укомплектованным «Москвичом» всерьез заинтересовались на европейском рынке

Одержав победу, коллектив завода не остановился на достигнутом. Прежде всего, автомобилю требовался новый двигатель. В октябре 1957 года началось мелкосерийное, а в мае 1958-го — полноценное производство нового верхнеклапанного

и словыми структурами начали сгущаться тучи. Разгромив в 1957 году всех возможных серьезных политических оппонентов, первый секретарь ЦК КПСС Н. С. Хрущев принялся за «реформирование» органов власти, зачастую действуя некомпетентно

ме. Но кому-то стало не до смеха. Последовали далеко не безобидные практические выводы, в том числе такой: по мере продвижения общества к коммунизму благосостояние и сознательность граждан вырастут настолько, что уже в ближайшее время



Модельный ряд советских милицеевских автомобилей 50-х годов (реконструкция)



GAZ-69 со специальным закрытым кузовом для милиции

преступность отомрет сама, как пережиток прошлого, а потому милиция больше не понадобится. Реже озвучивался другой тезис: современные органы МВД — «наследники»

сталинских НКВД и МГБ, виновников недавних репрессий.

Такие «умозаключения» Хрущева обернулись катастрофой для системы охраны по-

рядка. В 1960 году указом ЦК КПСС и Совета министров было ликвидировано общесоюзное МВД, а его функции переданы Министерству охраны общественного порядка (МООП) союзных республик. Это не только дезорганизовало работу органов милиции, но и нарушило отлично действовавшую систему их материально-технического снабжения. Единое Главное управление военного снабжения (ГУВС) МВД, отвечавшее за поставки в милицию служебного имущества, в том числе автотранспорта, больше не работало.

Очевидные преимущества

Несколькими годами раньше, когда еще ничто не предвещало беды, между автомобильной промышленностью и милицией исправно налаживались отношения, ведь без автотранспорта нормальная работа органов правопорядка просто невозможна.

Инженеры разных предприятий работали над созданием автомобилей, наиболее подходящих для службы в милиции. Были спроектированы закрытые цельнометаллические кузова на базе ГАЗ-69, специальные милицейские автофургоны АМ-2 на шасси ГАЗ-63 и АМ-3 на шасси ГАЗ-51, легковой автомобиль с рацией и громкоговорящей



Легковой мотоцикл



Реконструкция передает бирюзовую окраску стандарта 1963 года, но красная полоса тогда наносилась не по всей длине борта и отсутствовал проблесковый маячок



установкой АМ-1 на базе «Победы». Когда ГАЗ освоил выпуск «Волги», такие машины тоже начали поставяться в автохозяйства системы МВД.

В новых условиях, после уничтожения союзного министерства, орган внутренних дел на местах пришлось самостоятельно решать вопрос о поставках автомобилей для милиции и их оборудовании специальными средствами. Должностные лица, ответственные за снабжение, получили возможность самостоятельно выбирать модели и типы автомобилей для милиции. И во многих случаях, когда требовалось заменить выработавшие ресурс «Побе-

ды», милицейские снабженцы в качестве патрульных и оперативных автомобилей начали приобретать не «Волги», а «Москвичи» семейства М-407. Иногда на такое решение толкали ограниченные денежные фонды, ведь «Москвич» даже по ценам, установленным для государственных организаций, выходил ощутимо дешевле, чем «Волга», и при равном бюджете удавалось закупить большее количество машин. В процессе эксплуатации «Москвич» требовал меньше бензина и масел, чем машины ГАЗ. Были у московской малолитражки и другие преимущества. По комфорту новый «Москвич» с более просторным, по сравнению

с семейством М-400-420 салоном, практически не уступал «Победе», в холодное время его отопитель работал лучше, чем у горьковских легковых автомобилей. В милицеских гаражи в основном поступали «Москвичи-407», выпущенные уже в 60-х годах, а значит прошедшие весь цикл модернизации узлов и агрегатов. Четырехступенчатая коробка передач расширила тяговую диапазон автомобиля, и это не раз выручало водителей-милиционеров в тяжелых условиях. И «Победа», и «Волга» ГАЗ-21 располагали только тремя передачами. Задний мост с гипоидным редуктором, внедренный на «Москвиче» в 1960 году, получился намного менее шумным, чем простая коническая главная передача «Победы», и это снижало утомляемость экипажа патрульной машины во время многочасового дежурства. «Москвич» требовал от водителя меньших усилий на руле и педалях, чем любые автомобили ГАЗ. Компактность и маневренность московского автомобиля не раз помогали патрульным экипажам на тесных улицах и во дворах старых городских районов.

По динамическим и скоростным качествам «Москвич-407» существенно превосходил «Победу», ГАЗ-69 и мотоциклы с коляской, что помогало милиционерам уверенно преследовать нарушивших ПДД водителей не только грузовиков, но и легковых автомобилей. Наконец, благодаря развитой экспортной программе, Отдел технического контроля (ОТК) МЗМА строго следил за качеством комплектующих и сборки агрегатов, что не могло не отразиться и на машинах для внутреннего рынка. Количество рекламаций от советских потребителей на «Москвичи» выпуска 60-х годов было минимальным во всей советской автомобильной промышленности, продукция МЗМА в то время была достаточно надежной.

Наконец, у МЗМА в активе был освоенный серийно кузов «универсал». Самые опытные и дальновидные работники из числа милицеских снабженцев использовали и его. На автобазках системы МВД во многих городах СССР появились универсалы «Москвич-423Н». В них было очень удобно перевозить служебных овчарок и чемоданы с различным специальным оборудованием. Горьковский автозавод предложил универсал ГАЗ-22 на несколько лет позже, чем МЗМА свой грузопассажирский автомобиль. К тому же в первые годы производства этой модели основную массу универсалов «Волга» составляли специ-

Продолжение на стр. 10







альные медицинские машины, а годовой выпуск автомобилей ГАЗ-22 в гражданском исполнении исчислялся несколькими сотнями экземпляров. В 60-е годы единственным в Советском Союзе городом, где ГАЗ-22 поступали в милицию в большом количестве, был Горький.

С 1962 года в органы милиции и ГАИ начали поставаться машины новой модели — седаны «Москвич-403», а иногда и универсалы «Москвич-424» на их базе. Отдел

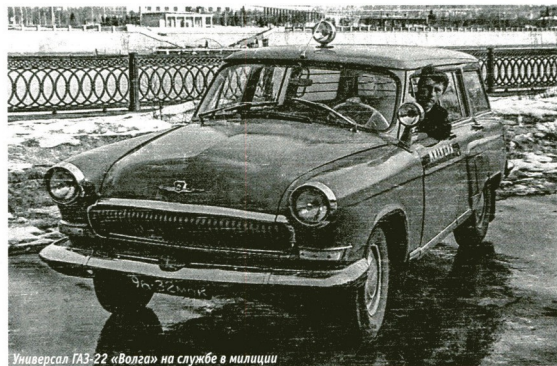
главного конструктора МЗМА заложил в эту модель еще целый ряд преимуществ: более надежные и долговечные переднюю подвеску и рулевое управление, более удобные для водителя рулевое колесо, рычаг переключения передач и подвесные педали.

Кто во что горазд

Специальная окраска транспортных средств милиции и госавтоинспекции по всей территории СССР впервые была введена

31 декабря 1953 года приказом №266 министра внутренних дел С.М. Круглова. Через несколько лет, в 1957-м, новый приказ №55 нового министра Н. П. Дудорова отменил прежний, но сохранил стандарт окраски. Милицейские автомобили полагалось окрашивать в темно-синий цвет, а вдоль борта наносить красную полосу.

Сохранились изображения «Москвичей-407» и «Москвичей-423Н» синего цвета с красной полосой. В 1963 году, как раз тогда, когда такие автомобили получили в милиции наибольшее распространение, в МОП РСФСР и ряда союзных республик решили ввести новый стандарт окраски. Основным цветом кузова на этот раз выбрали голубой, бирюзовый или серо-голубой. Красная полоса осталась только на передних дверях справа и слева. На нее наносилась надпись «Милиция» или «ГАИ». Чаще всего «Москвичи» этого семейства, работавшие в органах правопорядка, носили именно такой, голубой с короткой красной полосой «мундир». Однако в те времена система контроля за выполнением подобных приказов существенно ослабла. В разных городах и областях красную полосу и надпись нередко наносили на белую, светлосерую и бежевые кузова, а чаще всего — на машины очень популярного в 60-х годах бело-серого цвета «белая ночь». Причина



Универсал ГАЗ-22 «Волга» на службе в милиции



ГАЗ-21 «Волга» на службе в ГАИ

проста: в то время в регионах не всегда имелись помещения и оборудование для качественной перекраски всего автомобильного кузова, а грузовики на автобазах перекрашивали кистью и валиком прямо под открытым небом. Поэтому на милицейском автомобиле было легче просто нарисовать короткую красную полосу. Иногда ей придавали причудливую форму — нормативов,

регламентировавших размеры и шрифт специальных знаков, не существовало. Буквы тоже могли оказаться какими угодно, в зависимости от знаний и вкуса местных маляров. Руководство милиции, зная обо всех этих трудностях, закрывало глаза на подобную самостоятельность. Нет точных сведений о комплектации милицейских «Москвичей» мод. 407 и 403

специальным сигналом в виде мигающего проблескового маячка. В середине 60-х годов маячки импортного производства уже существовали и применялись, но изображенный укомплектованных ими «Москвичей» нет. Зато неотъемлемой частью легковых автомобилей милиции и ГАИ 50–60-х годов считался громкоговоритель с двумя рупорами на крыше. К моменту появления в милиции «Москвича-407» рупоры были заметно уменьшены в размерах по сравнению с теми, что применялись в первой половине 50-х годов. Для установки на поступишью на милицейскую автобазу машину громкоговорителей, кронштейнов и расположенных в салоне автомобиля микрофонов их либо брали новыми со склада, либо снимали со старых, выработавших ресурс и аварийных автомобилей.

На улицах городов экипажи Госавтоинспекции и Отдела регулирования уличного движения (ОРУД) с помощью громкоговорящих установок вели постоянную агитацию среди пешеходов за соблюдение правил дорожного движения, делали предупреждения нарушителям. Водителей любых автомобилей милиционеры через громкоговоритель извещали о совершенных ими нарушениях, при необходимости отдавали



Милицейский автомобиль «Москвич-408» со специальной окраской образца 1969 года (современная реконструкция)



ГАЗ-21 «Волга» со специальной окраской образца 1969 года (современная реконструкция)

команду остановится у обочины. Нередко на милицейские «Москвичи» посередине над ветровым стеклом устанавливали фаруситель. Обязательным оборудованием считался и специальный сигнал, официально называвшийся сиреной. Он позволял проезжать на красный свет и требовать от водителей уступить дорогу милицейской машине.

Не только на родине

Большие объемы экспорта «Москвичей» привели к тому, что седаны семейств М-407 и М-403, универсалы М-424 использовались органами правопорядка других стран. Установлено, что московские малолитражки работали в милиции Болгарии и Польши, в народной полиции ГДР, в органах государственной безопасности Чехословакии и носили принятую в этих странах специальную окраску. Очень много автомобилей «Москвич», в том числе М-403ИЗ и М-424ИЗ с «экспортным» наружным декором, служило в милиции Венгерской народной республики *Rendorseg*. В этой спецслужбе все автомобили окрашивали в ярко-синий цвет с белой полосой вдоль всего борта. В социальных странах Восточной Европы автомобили «Москвич», как и машины других марок, уже в начале 60-х годов осна-

щали проблесковыми маячками, радарами для измерения скорости, более компактными и современными, чем в СССР, радиостанциями и громкоговорителями, часто являющимися продукцией европейских компаний или ее лицензионными копиями. В 1964 году Отдел сбыта МЗМА реализовал последние «Москвичи-407». Через год и несколько месяцев, в июне 1965 года, завод снял с производства модернизированный

«Москвич-403» и его модификации. Службы, отвечавшие за снабжение милицейских подразделений, продолжали закупать автомобили той же марки, но теперь уже новой модели «Москвич-408», в том числе в исполнении с четырьмя фарами головного света. Такие машины тоже носили красную полосу на передней двери голубого, серого или белого кузова, на них устанавливали те же громкоговорители, радиостанции, специ-



Милицейский автомобиль «Москвич-2140» (современная реконструкция)

альные сигналы, на них уже появились проблесковые маячки. В 1967 году, когда базовой моделью МЗМА еще оставался «Москвич-408», МООП РСФСР возглавил новый министр Н. А. Щелоков. Он быстро возродил общесоюзное Министерство внутренних дел (МВД СССР) и наладил централизованное снабжение органов правоохранительного транспорта.

В 1968 году силами трех научно-исследовательских институтов была разработана принципиально новая окраска милицейских автомобилей — желтая с синей полосой вдоль всего борта и синей крышкой багажника. Одними из первых машин, на которых внедрили новую цветографическую схему, были широко представленные на милицейских автобазах «Москвичи-408». Еще через

год начался планомерная закупка легковых автомобилей для милиции и ГАИ — среди основных моделей был обозначен «Москвич», теперь уже мод. 412. МВД СССР заказывало по 400 таких машин в год. Дожили ли старые «Москвичи-407» и «Москвичи-403» в органах милиции до введения желто-синей окраски и применялась ли она на таких автомобилях, пока точно установить не удалось.

Технические характеристики «Москвич-407»

Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	6,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	G-22 200W
Реле-регулятор	PP102
Прерыватель-распределитель	P35
Катушка зажигания	B-115B
Стартер	СТ-4
Свечи зажигания	A11Y
Размер шин	5,60-15
Масса, кг	
снаряженная	990
полная	1290
на переднюю ось	645
на заднюю ось	645
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	6,5
наружный габаритный	6,0
Рулевой механизм	
глободальный червяк с двухребровым роликом, передаточное число — 17,0	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Подвеска задняя

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

Тормоза

рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний (демпфером) в ступице ведомого диска

Передаточные числа коробки передач

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

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,55 (41 и 9 зубьев)

Двигатель

МЗМА-407, 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

Карбюратор

K-59

Максимальная мощность

45 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

8,8 кгс м при 2600 об/мин



Конструктор автомобильного электричества

Проектированием электрооборудования для советских автомобилей занимались конструкторские бюро (КБ) как самих автозаводов, так и специализированных предприятий-смежников. Одним из ведущих специалистов страны по автомобильным приборам был конструктор ОГК МЗМА и АЗЛК Евсей Маркович Ютт.

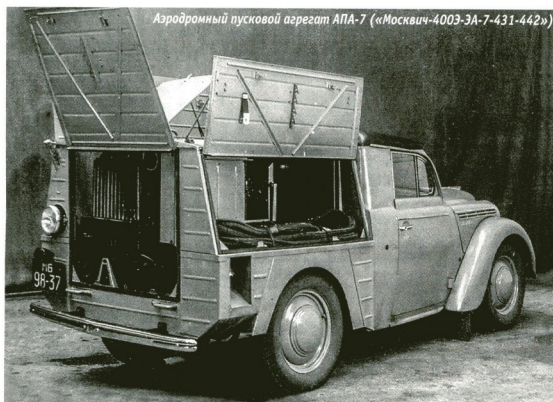
В послевоенные годы Евсей Маркович Ютт работал главным конструктором на Московском заводе автотракторного электрооборудования АТЗ-2. Отсюда в 1948 году он перешел в Отдел главного конструктора МЗМА с понижением в должности до ведущего конструктора. В то время электрооборудованием автомобилей «Москвич» занималась группа в КБ двигателей, именно это бюро в 1945–1946 годах готовило всю документацию на электрические приборы первой модели завода — «Москвича-400-420». С приходом Ютта в ОГК был создан специальный сектор электрооборудования в КБ двигателей, и только через 10 лет, в 1958 году, появилось отдельное КБ электрооборудования, которое и возглавил Евсей Маркович.

Опыт и знания Ютта позволили ОГК разработать очень сложную схему приборов специального транспортного средства — электроагрегата АПА-7, который с помощью генератора, приводимого отдельным двигателем внутреннего сгорания, подавал ток, питающий внешние источники, бортовую сеть самолетов.

Электрооборудование новой модели «Москвич-402-425» существенно отличалось от предыдущей. Дело было не только в переводе напряжения бортовой сети с 6 на 12 вольт. Заново потребовалось конструировать всю систему внешних световых приборов. Здесь Е. М. Ютт предложил



Автомобиль-такси «Москвич-402Т»



Аэродромный пусковой агрегат АПА-7 («Москвич-4003-3А-7-431-442»)

новаторское решение, безоговорочно одобренное главным конструктором завода А. Ф. Андроновым. Освоенный в 1956 году М-402-425 впервые в истории отечественного автомобилестроения отличался тремя отдельными секциями задних фонарей — габаритного огня, указателя поворота и стоп-сигнала. Это решение, существенно повышавшее безопасность движения, досталось по наследству всем следующим серийным моделям МЗМА/АЗЛК. Для сравнения: у первых моделей «Жигулей» еще оставалась устаревшая схема совмещенных секций габаритного фонаря и стоп-сигнала, а на ГАЗе она дожила до последней в роли ГАЗ-3110. Другой важной новинкой электрооборудования «Москвича-402-425» можно считать радиоприемник, входивший в базовую комплектацию. В середине 50-х для автомобилей такого класса это был исключительный случай в практике мирового автомобилестроения.

Специальные модификации базовых седанов — медицинские, инвалидные, такси, тропические — считались отдельными наименованиями продукции МЗМА, на них разрабатывалась отдельная документация и на каждую назначался свой ведущий конструктор. В 1956 году Е. М. Ютт официально выступил в роли ведущего конструктора целого автомобиля — такси «Москвич-402Т». Опыт создания этой машины позволил без проблем сделать таксомоторные модификации базовых седанов от М-407 до М-2140. Массового распространения «Москвичи»-такси не получили, но их работа в парках проходила под контролем конструкторов

завода и позволяла в тяжелых условиях эксплуатации выявлять проблемные места, характерные для каждого из семейств.

Ютт и руководимое им КБ много работали над снижением металлоемкости и массы приборов электрооборудования «Москвичей», повышением их надежности и долговечности. Например, если у «Москвича-400» реле-регулятор РР-29 весил около 2 кг, то у «Москвича-407» вес того же узла РР-102 составлял уже меньше килограмма, при этом характеристики только улучшились. Большая работа проводилась по унификации узлов с другими отечественными автомобилями.

КБ Ютта приходилось много работать с заводами-смежниками, выпускавшими разные электрические приборы: это АТЗ-1 и АТЗ-2 в Москве, «Автоэлектрприбор» в Риге, «Автоприбор» во Владимире, «Красный Октябрь» и ОСВАР во Владимирской области, ЛЗА в Ленинграде. Ютт выдавал смежным производствам технические задания на различные приборы для «Москвичей», получал и принимал от их представителей готовые изделия. Особенно много приборов Ютту приходилось разрабатывать совместно со смежниками при подготовке производства новых семейств автомобилей: М-402-425, М-408, М-412, М-444/ЗА3-965.

К 1976 году КБ электрооборудования ОГК АЗЛК, которое возглавлял Евсей Маркович, разработало первую в Советском Союзе систему аварийной световой сигнализации — непременный атрибут всех современных автомобилей. Ее серийно внедрили на «Москвиче-2140» и его модификациях.

Евсей Маркович Юмм

1948 год

Перешел с поста главного конструктора завода АТЗ-2 в ОГК МЗМА.

1949–1955 годы

Руководил разработкой электрооборудования машин семейства «Москвич-402-425».

1956 год

Стал ведущим конструктором автомобиля-такси «Москвич-402Т».

1957–1958 годы

Разрабатывал электрооборудование «Москвича-444», будущего «Запорожца».

1958 год

Возглавил организованное в ОГК МЗМА специализированное КБ электрооборудования.

1960–1963 годы

Руководил разработкой электрооборудования «Москвича-408» и его модификаций.

1976 год

Внедрил первую советскую аварийную сигнализацию на «Москвиче-2140».

Автомобили ВАЗ, для сравнения, сходили с конвейера без аварийной сигнализации и в 80-х годах. «Москвичи» этого семейства отличались и указателем падения давления в тормозной системе, регулятором яркости в зависимости от времени суток, а в качестве «опции» — контрольной лампой непристегнутых ремней безопасности. Е. М. Ютт не раз рассказывал в печати о новинках и особенностях эксплуатации электрооборудования «Москвичей». Например, когда в начале 60-х годов в СССР ввели обязательное применение указателей поворота, Ютт разработал и опубликовал заводскую схему установки и подключения этих световых приборов на снятые с производства, но находившиеся в эксплуатации в большом количестве. Ее серийно внедрили в автомобиль первого поколения М-400-420 и М-401-420.

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

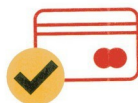
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК «МИЛИЦИЯ СССР» №2

ГАЗ-24 «ВОЛГА» ГАИ СССР

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реальных в зависимости от вида издания,
принадлежности и выпуска



Доставка осуществляется только
на территории Российской Федерации

ISSN 2071-095X
19000