

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 199 РУБ., 34.90 ГРН., 850 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 5

СССР



## МОСКВИЧ-400-420А

РОДОМ ИЗ СТОЛИЦЫ  
ОТ СЕДАНА ДО КАБРИОЛЕТА  
«МОСКВИЧ» И OPEL — БЛИЗНЕЦЫ-БРАТЬЯ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №5, 2009

**РОССИЯ**  
**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини»,  
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина  
Менеджер по продукту: М. Ткачук  
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Адрес редакции:**  
ООО «Де Агостини»,  
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.  
(письма читателей по данному адресу  
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской,  
д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной  
службе по надзору за соблюдением законо-  
дательства в сфере массовых коммуникаций  
и охране культурного наследия  
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

**УКРАИНА**  
**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини Паблишинг»  
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11  
Генеральный директор: Екатерина Клименко  
Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

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

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

**КАЗАХСТАН**  
**Распространение:**  
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»  
E-mail: cars@deagostini.ru

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

**Печать:** Типография ОГДА, Италия  
Тираж: 300 000 экз.  
Рекомендуемая цена:  
199 руб., 34.90 грн., 850 тенге  
ISSN 2071-095X  
© 2009 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

**Иллюстрации предоставлены:**  
Обложка: 000 «Де Агостини»;  
2: 000 «Де Агостини»; 3: частная коллекция  
М. Шелепенкова; 4: 000 «Де Агостини»;  
5 (центр, верх, низ): частная  
коллекция М. Шелепенкова; 5 (низ):  
000 «Де Агостини»; 5 (прав колонка):  
«Библиотека изображений»; 6 (верх  
прав, центр, лев): © Ленфильм; 6 (низ):  
000 «Де Агостини»; 7 (верх, лев, прав, центр  
прав, низ, лев, прав): частная коллекция  
М. Шелепенкова; 7 (прав колонка верх,  
центр): «Библиотека изображений»;  
7 (прав колонка, низ): «Фото ИТАР-ТАСС»;  
8–13 (все): 000 «Де Агостини»; 14–15 (все):  
частная коллекция М. Шелепенкова.  
задняя обложка: 000 «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:  
ООО «Тайга Групп»  
Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова.  
Издатель благодарит реставрационную  
мастерскую «АвтоВэй»  
и лично Симонова Сергея  
за предоставленный для фотосъемки  
автомобиль «Москвич-400-420А»**







До Великой Отечественной войны в СССР автомобили не продавались населению. Получить машину в личную собственность можно было только за особые заслуги перед Родиной или же выиграть в лотерею.

## Не теряйте время!

Первые попытки наладить в стране производство малолитражных автомобилей для населения делались еще до войны. По-настоящему же реализовать эту идею удалось лишь в канун празднования 800-летнего юбилея столицы, с началом выпуска автомобиля «Москвич-400-420» на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА). Именно тогда первые серийные автомобили появились в свободной продаже по запредельной в то время цене — 9 000 рублей. В стране, пережившей войну, подобную покупку себе могли позволить считанные единицы, но даже гипотетическая возможность обладания собственной машиной грела душу обычного человека. Общеизвестно, что «Москвич» был точной копией немецкой довоенной легковушки *Opel Kadett K38*, причем не в самой распространенной четырехдверной модификации. Интереснее другое: первый советский «народный» легковой автомобиль был запущен в производство по личному распоряжению товарища Сталина.

Прототип «Москвича», германский *Opel Kadett K38*, приглянулся ему еще до войны. Есть сведения, что такой машиной обладал Н. С. Власик, комендант Кремля, начальник личной охраны вождя. Сам Сталин ратовал за организацию ее выпуска в СССР. Поэтому вполне закономерно, что 19 июня 1945 года, когда нарком среднего машиностроения С. А. Акопов устроил в Кремле показ перспективных моделей для производства отечественной техники, среди прочих автомобилей присутствовал и *Opel Kadett K38*.

Очевидец тех событий А. Андронов, впоследствии главный конструктор МЗМА, представлял на показе *Opel Kadett* и не раз рассказывал о распоряжении председателя Комитета обороны И. В. Сталина: «Мимолетно взглянув на КИМ-10 и модернизированный под «Опель» образец (КИМ-10-52), Сталин короткой фразой напомнил о том, что не он одобрял предвоенный выбор моделей для производства, и сейчас о них не стоит говорить. Указав на *Opel Kadett*, твердо отметил: «Советским людям надо

дать маленький, дешевый автомобиль, вот и делайте «Опель». Их в Германии сделали более двухсот тысяч. Не теряйте время». И добавил, обращаясь к Акопову: «Представьте на утверждение проект постановления ГКО». Зная уязвимые места в машине, я просил Сталина разрешить внести изменения в конструкцию двигателя и коробки передач, но он в категорической форме отказал: «Не следует ничего менять! Когда освоите производство, тогда и займетесь переделками и улучшениями». Советских специалистов не порадовал выбор вождя: еще до войны на заводе начали готовиться к выпуску своей машины, а тут строгий приказ осваивать *Opel Kadett*. Это значит, большую и трудоемкую работу по подготовке производства надо начинать сначала. Далеко не все специалисты были согласны и с выбором модели. Например, у того же Опеля имелась более современная и мощная машина *Opel Olympia*, с верхнеклапанным двигателем и алюминиевой головкой цилиндров. Но спорить с вождем бессмысленно, да и небезопасно.



## Немецкий след

Бытует мнение, что из Германии для производства «Кадетта» в Москву вывезли оборудование с немецкого завода. Эта версия почти никак не подтверждается — ни очевидцами, ни документально. На заводе *Opel* в Рюссельсхайме после войны оставалась незначительная часть оборудования для выпуска *Opel Kadett*, хотя производство самой машины там свернули еще в 1940 году в связи с переходом промышленности на военные рельсы. А то, что сохранилось, в основном использовалось в производстве более популярной двухдверной модели

ценберге. Там под руководством советского инженера О. В. Дыбова создали мастер-модель четырехдверного кузова, комплект рабочих чертежей и шаблоны для штамповочного оборудования. В марте 1946 года эти рабочие материалы были отправлены в Москву, где продолжилась подготовка машины к запуску в производство. Сами же штампы изготавливались на ЗИСе и ГАЗе, откуда и поступали первые кузовные детали. Над разработкой двигателя тоже трудились в Германии, в Берлине, в центральном научно-техническом бюро под руководством профессора В. И. Сороко-Новицкого,

Правда, скромная приемистость «Москвича-400» объяснялась не только мало-мощным двигателем, но и трехступенчатой коробкой передач без синхронизаторов, для правильного переключения которой требовалось время. Необычной чертой машины являлась независимая передняя подвеска колес Дюбонне, названная так по имени изобретателя. Оригинальность ее в том, что качание колеса осуществлялось не поперек, а вдоль кузова. Такая подвеска с двумя продольными рычагами обеспечивала автомобилю высокую курсовую устойчивость, и у него

# Работа «дворников» напрямую зависела от оборотов двигателя

*Opel Kadett P38*. Сталин же распорядился выпускать четырехдверную. Готовой технической документации на заводе *Opel* в Рюссельсхайме тоже не оказалось. Основные ресурсы этого немецкого предприятия принадлежали американской компании *General Motors*. До войны ее представители постарались вывезти с завода и станки, и чертежи. Всю техническую документацию и оборудование для советского завода пришлось создавать заново, на основании сохранившихся трофейных образцов. Сделать это только силами конструкторского бюро МЗМА было невозможно, поэтому к работе привлекли немецких специалистов, вольнонаемных инженеров в Германии. Так, кузов «Москвича» проектировало конструкторское бюро в саксонском городке Швар-

видного специалиста в области двигателестроения, воссоздавая документацию по имеющимся образцам.

## Что немцу хорошо, русскому еще лучше

«Москвич-400-420» оснащался четырехцилиндровым компактным нижнеклапанным двигателем, который при степени сжатия всего 5,8 единиц работал на самом низкосортном бензине с октановым числом 66. Несмотря на свою «несовременность», даже по тем временам четырехсотый двигатель славился долговечностью и экономичностью (расход всего 8 литров на 100 км.). Мощности двигателя (23 л. с.) хватало, чтобы разогнать машину до 90 км/ч — а больше тогда и не требовалось.

отсутствовала необходимость в регулировке развала колес. Но больше она никогда на отечественных автомобилях не применялась. Подвеска задних колес — традиционная на полуэллиптических рессорах. А вот тормоза на машине оказались прогрессивными. Во-первых, редкий в то время гидравлический привод. Во-вторых, чугунные тормозные барабаны на всех колесах «Москвича», которые одновременно служили и ступицей, и диском колеса. Делалось это с одной целью — уменьшить неподдресованную массу колеса, тем самым улучшив плавность хода и управляемость автомобиля. Подобное бездисковое колесо позднее применялось на «Запорожцах», тогда же, в конце 40-х, конструкция оказалась новаторской. Примечательная особенность «Москвича-400» — стеклоочиститель ветрового стекла. Он приводился в действие не электромотором, как сегодня, а соединялся гибким валом непосредственно с двигателем, поэтому скорость работы «дворников» напрямую зависела от оборотов мотора. С одной стороны, в плохую погоду, когда видимость и без того падала, приходилось двигаться медленно — стеклоочиститель практически переставал работать. С другой же, при обгоне, в самый нужный момент, он всегда начинал двигаться быстрее. Благодаря тяговитому на малых оборотах двигателю, удачному подбору передаточных чисел в трансмиссии и большому (200 мм) дорожному просвету, «Москвич» обладал хорошей проходимостью по плохим дорогам, а на хороших прощал водителю ошибки в работе со сцеплением и подбором передач.



Москвич-400-420





## С ветерком!

Наиболее распространенной модификацией «Москвича» стала открытая модель с кузовом кабриолет — «400-420А». Ее появление вызвано совсем не заботой о расширении модельного ряда «Москвичей» и популярностью машин с открытым верхом. В нашей стране с нежарким климатом большим спросом пользовались как раз автомобили с закрытым верхом. Однако для габаритных штамповок с глубокой вытяжкой, какой и являлась крыша на седане, требовался тонкий стальной лист повышенного качества. В то же время «Запорожсталь», единственный металлургический завод, который обеспечивал таким стальным листом автомобильную промышленность в СССР, еще не полностью восстановился после войны. В таких условиях наращивать производство легковых автомобилей оказалось затруднительно. Выход нашелся благодаря тому, что на части машин металлическую



крышу заменили брезентовым пологом. Так в 1949 году появилась модификация «Москвич-400-420А» с кузовом кабриолет. Сделать открытую модификацию на автомобиле с несущим кузовом было довольно сложно, ведь он не имеет собственно рамы. Конструкторам МЗМА пришлось оставлять верхний контур боковин и ветрового стекла, при этом усиливая их, вводя внутрь жесткие трубчатые брусья, придавшие силовой структуре кузова необходимую прочность и замкнутость. На брусьях были просверлены отверстия, в которые вставлялись легко снимаемые дуги, натягивающие развернутый тент. Он имел утепленную прокладку, в сложенном виде превращаясь в компактный сверток.

Выпуск кабриолетов прекратили в 1952 году, когда стабилизировались поставки холоднокатаного стального листа. Всего же до 1952 года успели сделать 17 742 кабриолета.

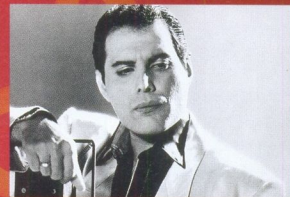


Символом «Москвича» стала башня Московского Кремля, одна из самых узнаваемых достопримечательностей столицы. В основании эмблемы — буква «М», а ниже отдельно на табличке прописаны буквы «ЗМА». Чтобы правильно прочитать название завода, буквы нужно складывать вместе, но очень многие про это забывали.



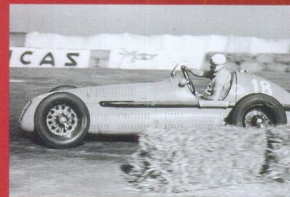
А в это время...

## 1946 год



Родился Фредди Меркьюри, основатель всемирно известной рок-группы Queen. Его *Bohemian Rhapsody* признана «Лучшей песней тысячелетия», а *We Are The Champions*, также написанную Фредди, поют футбольные фанаты во всем мире.

## 1948 год



«Феррари» выпускает специальный гоночный автомобиль мощностью 280 л. с., завоевавший 1 место в гонках на Большой приз города Рима.

## 1950 год



Даже большие габариты транспортного средства не всегда являются гарантией истинно английской пунктуальности. В заснеженном Кенте мужчины вытаскивают автобус из заноса, предвкусывая объяснения с начальством по поводу опоздания на работу.



## Экспорт

В 1948 году «Москвичи» стали поставлять на экспорт. Первые 50 машин ушли в Финляндию. Рынок этой страны, пострадавшей во время Второй мировой войны меньше

всего, представлялся советскому Внешторгу весьма перспективным. Общая граница значительно упрощала доставку техники и ее таможенное оформление. Финны приняли машину тепло. Вероятно, причиной

тому стало ее «опелевское» происхождение и абсолютно демократичная цена. Всего в Финляндию продали 3 400 «Москвичей» первого поколения. Также «Москвичи» отправились в Польшу, Албанию и Китай.

## «Она вас любит»

В жизни скромного сотрудника зоопарка Кости Канарейкина все шло спокойно и размеренно до тех пор, пока он не влюбился в известную спортсменку Ольгу Цветкову. Чтобы достойно встретить девушку своей мечты, он решает практически на подвиг: изучает автодело, получает права, покупает «Москвич-420» и... врывается в «Победу», на которой едет Ольга. Именно в этот весьма драматический момент происходит знакомство Канарейкина с Ольгой. Разумеется, ни разбитая машина, ни недостаток водительского мастерства, ни прочие презрады не смогли помешать Косте завоевать свое счастье в комедии с неизменным хэппи-эндом.





## Зарубежные аналоги



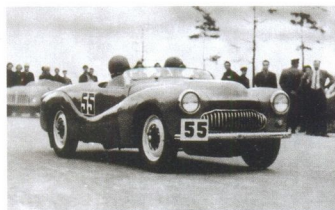
**Opel Kadett K38 (1938 год)** На фотографии запечатлен тот самый автомобиль, который послужил прототипом на МЗМА. Машина была скопирована настолько точно, что лишь натренированный взгляд может отличить «Опель» от «Москвича». Можно говорить лишь о различных шильдиках и эмблемах с названиями марок автомобилей. То есть, различия исключительно эстетического порядка.



**Opel Olympia OL38 (1937 год)** Если считать прототипом «Москвича» автомобиль «Опель», то более удачной и интересной на тот момент представляется другая четырехдверная модель — «Олимпия». Она была чуть больше «Кадекта», с современным капотом алегаторного типа и, главное, комплектовалась более мощным (37 л. с.) верхнеклапанным двигателем, с алюминиевой головкой цилиндров.

## Спорт

Специально для спортивных соревнований на базе экспериментального седана в 1951 году в двух экземплярах был построен «Москвич-3403-424-купе» с облегченным спортивным двухместным кузовом. Особенностью его конструкции стал не только кузов, но и экспериментальный двигатель модели «403» с верхними впускными и нижними выпускными клапанами. Рабочий объем двигателя этого спортивного автомобиля — 1074 см<sup>3</sup>, а мощность — 33 л. с. Машина развивала скорость до 123 км/ч. В 1951 году А. Ипатенко на чемпионате СССР по автомобильным гонкам за рулем одной из этих машин занял второе место. Еще один специальный спортивный авто-



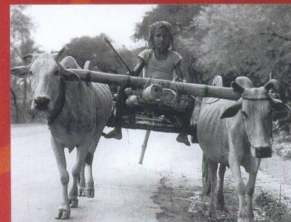
На базе «Москвича-401» на заводе в 1955 году создали первый по-настоящему гоночный автомобиль с задним расположением двигателя — «Москвич-Г1-405» (МЗМА-1), построенный в единственном экземпляре. Среди его особенностей, в частности, заднее расположение форсированного до 70 л. с. опытного двигателя модели «405» с четырьмя мотоциклетными карбюраторами. От «Москвича-401» на нем использовалась подвеска передних и задних колес, тормозная система, рулевой механизм и чуть измененная коробка передач. На этом автомобиле в 1955–1956 годах были установлены четыре всесоюзных рекорда скорости.



мобиль на МЗМА создали в единственном экземпляре на базе «четырёхсотпервого», условно назвав его «Москвич-404-Спорт». Он имел открытый двухместный несущий стальной кузов и экспериментальный мотор «404» с полусферической камерой сгорания. На этом «Москвиче» в 1957–1959 годах трижды выигрывали чемпионаты СССР по автомобильным гонкам.

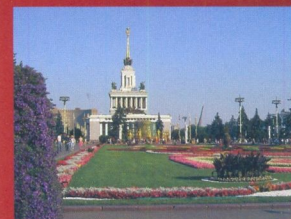


## 1952 год



Пока Европа активно строит новые автомобили, добываясь все более высокие скорости, в Индийских провинциях самым привычным и распространенным видом транспорта по-прежнему остается телега, запряженная волами. Вероятно, никогда не опаздывает тот, кто никогда не спешит.

## 1954 год



Впервые после войны открыта ВДНХ.

## 1956 год



Советская сборная становится абсолютным чемпионом мира на Олимпиаде в австралийском Мельбурне. Итог игр: спортсмены СССР увезли 37 золотых, 29 серебряных и 32 бронзовые медали, став абсолютными чемпионами мира, в том числе и в столь «неолимпийском» для нас футболе.





МОСКВИЧ-400-420А









- ❶ Открытый «Москвич» кабриолет сегодня смотрится вычурно, но в послевоенное время эти версии легковых автомобилей в СССР выпускали вынужденно, из-за нехватки в стране листового стального проката
- ❷ Двери одной стороны на «четырёхсотом» «Москвиче» раскрывались наподобие ворот. Считалось, что это обеспечивает удобную посадку
- ❸ Передние двери на «Москвиче» запирались на ключ — после войны только легковые автомобили имели такую опцию, так как продавались в частную собственность
- ❹ Съемные дуги вставлялись в специальные отверстия в кузове и не позволяли тенту провисать в натянутом положении







- ❑ Узенькое окошко в тенте не обеспечивало хорошую обзорность назад
- ❑ Для закрепления тента в сложенном виде на «Москвиче-400-420А» были предусмотрены специальные петли
- ❑ Единственный задний фонарь одновременно служил габаритным огнем, стоп-сигналом и для подсветки номерного знака. Об указателях поворотов на легковых автомобилях такого класса в то время еще не сильно задумывались
- ❑ Капот на «Москвиче», в современном понимании этого слова, отсутствовал, вместо него для доступа к двигателю служили подъемные боковины с обеих сторон
- ❑ Запасное колесо не планировалось убирать в багажник







- ❶ Приборы на «Москвиче» сгруппированы в центре приборной панели, а по бокам от них располагались овальные отверстия двух «перчаточных ящиков»
- ❷ Отличительная особенность «четырехсотового» двигателя — установленные чуть под наклоном свечи зажигания
- ❸ Карбюратор К-25 двухдиффузорный, с падающим потоком смеси







- ❑ Петли дверей у «Москвичка» сильно выступали наружу
- ❑ Красоте и симметричности установки приборов тогда уделяли больше внимания, чем удобству считывания показаний. Обратите внимание: спидометр стоит дальше от водителя, чем указатель уровня бензина и давления масла — скорость автомобиля при общей тихоходности транспорта еще не являлась самым важным показателем
- ❑ Добраться до багажника можно только из салона, откинув спинку заднего дивана
- ❑ Бензонасос с прозрачной колбой — так легко контролировать его исправность
- ❑ Водяная помпа стояла отдельно на блоке двигателей и приводилась в действие ременной передачей





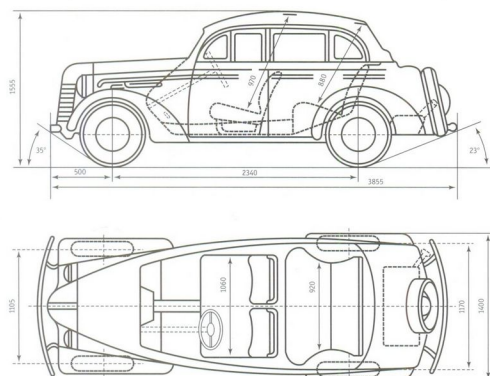


Схема автомобиля «Москвич-400-420»

**Техническая характеристика «Москвич-400-420»**  
(в скобках отличающиеся данные по «Москвичу-401-420»)

Число мест:	4
Максимальная скорость	90 км/час
Расход топлива при скорости 30-50 км/час	8 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	3СТ3-65 (3СТ-60)
Генератор	Г-28, 6V, 18A, 100W позже Г-29 и Г-22
Реле-регулятор	ЦБ4118 или РС28
Стартер	Bosch (до 07.1947) позже СТ-28 и СТ-28Б
Прерыватель-распределитель	P-28 (P-34)
Свечи зажигания	НА-11/10А (А-11У)
Размер шин	5,60 – 16

**Вес автомобиля в снаряженном состоянии:**

без нагрузки общий	855 кг
с нагрузкой 4 человека общий	1155 кг
на переднюю ось	540 кг
на заднюю ось	615 кг

**Дорожные просветы:**

под передней осью	200 мм
под задней осью	200 мм

**Наименьший радиус поворота:**

по колею переднего наружного колеса	6,0 м
внешний — по наиболее выступающей части	6,3 м

**Подвеска передняя:**

независимая, пружинная, с продольными рычагами, амортизаторы гидравлические, одностороннего действия

**Подвеска задняя:**

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах амортизаторы гидравлические одностороннего действия

**Рулевой механизм:**

глобоидальный червяк и трехзубчатый сектор, передаточное отношение 15,0

**Тормоз ножной:**

колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом

**Тормоз ручной:**

колодочный, на задние колеса с механическим приводом

**Сцепление:**

однодисковое, сухое с гасителем крутильных колебаний

**Коробка передач:**

механическая, трехступенчатая, двухходовая, без синхронизаторов

**Передаточные числа:**

I — 3,56; II — 1,73; III — 1,00; задний ход — 4,44  
(I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61)  
Коническая главная передача — 5,14 (36 и 7 зубьев)

**Двигатель:**

400 (401), карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра	67,5 мм
Ход поршня	75 мм
Литраж двигателя	1074 см <sup>3</sup>
Степень сжатия	5,8 (6,2)
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

**Карбюратор:**

К-24, позже К-24А, К-25 и К-25А

**Максимальная мощность:**

23 л. с. при 3600 об/мин (26 л. с. при 4000 об/мин)

**Максимальный крутящий момент:**

55 Нм при 2000 об/мин (58 Нм при 2200 об/мин)





Первые пять «Москвичей» модели «400-420» на МЗМА собрали в середине декабря 1946, а серийное производство началось в январе 1947 года. Всего с 1946 по 1954 год успели изготовить около 114 тыс. седанов модели «400-420» — около 84% от общего выпуска. Кроме седанов, массово выпускались кабриолеты «400-420А» и фургоны с деревянным каркасом кузова «400-422». Двойное обозначение моделей на МЗМА объяснялось очень просто: первая цифра указывала на модель двигателя, вторая — на модель кузова.

С 1954 года выпускалась модернизированная модель «401-420», а с января по апрель 1956 года переходная модель «401-А1» с двигателем «Москвич-402», который отличался только увеличенным объемом и мощностью.

Всего с 1946 по 1956 год изготовлено 247 439 «Москвичей» первого поколения, включая все модели «400» и «401», среди них 216 606 седанов.



«Москвич-400-422» — фургон с деревянным каркасом кузова. На МЗМА фургоны выпускались с 1948 по 1956 год; всего было изготовлено 11 129 экземпляров. Также завод выпускал коммерческое шасси «Москвич-400-420К» (в количестве 2 562 экземпляров), которое различные авторемонтные заводы модернизировали под фургоны. Эти машины не предназначались для частного использования.



«Москвич-3403-424» построили небольшой опытной партией в 1949 году. Сохранив каркас кузова базовой модели, машины получили новые наружные панели кузова, в том числе капот алегаторного типа спереди и выступающий багажник с доступом снаружи сзади. Кроме того, на машинах установили двигатель новой модели «403» с расположенными вверх впускными клапанами и алюминиевой головкой блока, коробку передач с рычагом переключения на рулевой колонке (это решение позже использовалось на серийных машинах).



«Москвич-400-421» с кузовом «универсал» на деревянном каркасе существовал только в нескольких опытных экземплярах, изготовленных еще в головном КБ концерна *Auto Union* в Хемнице (Германия). Опытные образцы привезли в СССР, но у нас посчитали, что надобности в них нет, поэтому в производство «универсалы» не запустили.



«Москвич-400-420М» предназначался для обслуживания населения медицинской помощью на дому. От базовой модели он отличался только наружными опознавательными знаками с красным крестом. Кроме этой модификации с кузовом «седан», выпускалась также машина с ручным управлением для инвалидов.



«Москвич-400-4203» специальное шасси-пикап, изготавливаемое по заказу Министерства обороны. Оно предназначалось для аэродромного пускового агрегата АПА-7. Внутри фургона — зарядное устройство и аккумуляторы, приводившие в действие электростартеры первых советских турбореактивных самолетов.



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ  
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!



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

DeAGOSTINI

