

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 57

СССР



МОСКВИЧ-427

НАСЛЕДНИК ПО ПРЯМОЙ
НЕ ЗА РУБЛИ, ТАК ЗА ВАЛЮТУ!
ОТ ЛОНДОНА ДО МЕХИКО

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №57, 2011

РОССИЯ

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

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

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

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

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

www.deagostini.ru

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

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

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

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

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.

Тираж: 125 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.
ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель 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

Иллюстрации предоставлены:

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

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

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

**Благодарим пресс-службу
Московского ГОМЗ «Коломенское»**

**Автомобиль «Москвич-427» любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей»**

Дата выхода в России 12.04.2011





Среди ветеранов конструкторских бюро АЗЛК и ГАЗа ходит легенда, будто бы сам Никита Хрущев говорил, что народу нужен универсальный автомобиль — легковой и грузовой «в одном лице», и ратовал за создание такой машины отечественными автозаводами.

Полностью советский

Первый в СССР грузопассажирский универсал «Москвич-423» создавался на базе уже существующего седана. Он и внешне выглядел как седан, у которого на месте багажника надстроили остекленную грузопассажирскую будку. С одной стороны, это несколько упростило освоение выпуска многие кузовные детали легковой и грузопассажирской версий были одинаковыми. С другой — предопределило ряд недостатков, например, большую погрузочную высоту багажной двери. Когда в конце 50-х выдавалось техническое задание на разработку нового семейства на базе «Москвича-408», в него сразу заложили три типа кузова: легковой седан, грузопассажирский универсал и грузовой фургон, максимально унифицированный с универсалом. К тому времени уже накопился положительный опыт производства, эксплуатации и экспорта универсала «Москвич-423», поэтому ни на Московском заводе малолитражных автомобилей

(МЗМА), ни в Министерстве автомобильной промышленности СССР не сомневались в необходимости разработки и серийного производства модификации нового «Москвича» с универсальным кузовом. Решением главного конструктора МЗМА Александра Андропова внешний облик автомобилей семейства «Москвич-408» должен был стать «чисто советской» разработкой, не содержащей элементов, заимствованных у иностранных производителей. В 1958 году объявили конкурс, к участию в котором были допущены проекты художников-конструкторов МЗМА, сотрудников НАМИ, ВНИИТЭ и других организаций. В результате на конкурс попали работы известных советских дизайнеров В. Арямова и Э. Молчанова. На их эскизах присутствовали и седаны, и универсалы. Однако выиграли конкурс штатные художники МЗМА. Уже в процессе разработки новых «Москвичей» прошел второй тур конкурса, в котором участвовали только две группы заводских художников. Первую возглавлял молодой

дизайнер Борис Иванов, вторую — более опытный Ефим Мастбаум. Сравнивая макеты и ходовые образцы будущих «Москвичей», можно заметить, что Иванов «со товарищи» предлагал более яркие и острые решения, а Мастбаум и его коллеги старались придумать нечто более скромное, зато удобное для массового производства. В конечном счете в качестве базовой модели был принят седан в варианте Иванова с характерным «клевом» передних крыльев, острой кромкой багажника и режущими верхушками задних крыльев. Для универсала, напротив, утвердили версию Мастбаума. Его проект не предусматривал унификации рамок задних дверей седана и универсала, но и не содержал невыгодных для производства решений, таких как панорамные боковые стекла. Так или иначе, но все «Москвичи» 408-й серии: седан, универсал и их производные оказались в числе немногих советских автомобилей, дизайн которых практически не содержал заимствований.



«Москвич-427» — легковой автомобиль с кузовом «универсал»



Как из кубиков

Согласно принятой на заводе системе обозначения моделей универсалам присваивался индекс с двойкой, а фургонам — с тройкой посередине. В результате универсал в начальном варианте с 408-м двигателем получил индекс «Москвич-426», а фургон «Москвич-433».

Если проектирование легковых и грузовых модификаций шло параллельно, то освое-

МЗМА стал принципиально новый двигатель «Москвич-412». В октябре 1967 года увидела свет установочная партия новых моторов. На следующий год Уфимский моторный завод освоил массовое производство 412-го двигателя, и под его установку МЗМА реконструировал моторный отсек всех выпускаемых автомобилей.

Именно тогда из освоенных деталей, как из кубиков, завод собрал две новые модели.

ничего, но это вполне закономерно. В начале 70-х АЗЛК взялся подгонять салон «Москвича» под нормы пассивной безопасности. Появился «мягкий» корпус приборной панели, новые обшивки дверей и стоек. Но внедрялось это, прежде всего, на автомобилях с 412-ми двигателями. Таким образом, «Москвич-427» раньше, чем «Москвич-426», заработал «мягкую» панель.

«Москвич-427» с двигателем УЗАМ-412 и гипоидной передачей стал самым динамичным в своем семействе

ние серийного выпуска универсалов и фургонов заметно затягивалось. Первый «Москвич-408» сошел с конвейера осенью 1964 года. В июне 1965-го завод прекратил выпуск всех машин старого семейства, включая универсал «Москвич-424» и фургон «Москвич-432». Однако запуск в производство новых грузовых кузовов занял примерно полтора-два года. К концу 1966-го из заводских ворот вышли первые фургоны, и только весной 1967 года серийной моделью стал универсал. Пока заканчивалось производство прежнего универсала и готовился выпуск нового, потребители «донашивали» старые «Москвичи» М-423, М-424, М-430 и М-432, а Автоэкспорт предлагал зарубежным покупателям «Волгу» ГАЗ-22, за счет низкой цены успешно конкурировавшую с зарубежными грузопассажирскими моделями размером с «Москвич». Старому двигателю от М-408, поставленному на новые грузовые «Москвичи», явно не хватало мощности. К счастью, следующей после кузова-универсала новинкой

Такой же кузов, как у «Москвича-426», но оснащенный 412-м силовым агрегатом, получил индекс «Москвич-427», а фургон «Москвич-434».

Внешне модели универсалов не отличались друг от друга. У «Москвича-427» первых выпусков была та же облицовка радиатора с двумя или четырьмя круглыми фарами, что и у М-408 и М-426. Но сев за руль или просто заглянув в салон через окно, можно было легко «опознать» модель. У «Москвича-427», как и у всех модификаций с новым двигателем, рычаг переключения передач установлен на тоннеле пола. А у «Москвича-426», как у всех машин с моторами М-408, рычаг располагался на рулевой колонке.

Под новый 1970 год группа дизайнеров, возглавляемая Маратом Елбаевым, провела рестайлинг базового седана: он получил облицовку с прямоугольными фарами фирмы FER (ГДР) и новую заднюю часть кузова. Универсалу и фургону достались только облицовка и фары. Сзади не изменилось

«Универсальные» особенности

На макетах и некоторых прототипах задняя багажная дверь универсала выполнялась в виде цельной детали. В серийном варианте ее разделили на две половинки, вероятно, под влиянием «Волги» ГАЗ-22. Верхняя остекленная часть поднималась вверх, а нижняя, как борт платформы грузовика, откидывалась вниз, причем открывать приходилось сначала нижнюю, а затем верхнюю половину. В те годы считалось, что откинутая вниз створка служит дополнительной опорой при перевозке длинномерных грузов. Но при погрузке тяжелых вещей в универсал надо было подойти к машине как можно ближе, а откинутая вниз створка только мешала: груз пришлось бы сначала укладывать на створку, а уже потом продвигать внутрь. Поэтому к концу 1972 года дверь на «Москвиче» все-таки сделали цельной, поднимающейся вверх по примеру «Жигулей» ВАЗ-2102. Обратите внимание: выпущенные в период с 1970 по 1972 год автомобили М-426 и М-427 имели старую двустворчатую дверь и новую облицовку радиатора с прямоугольными фарами. На цельной двери отсутствовал объемный фонарь освещения номера, зато была сохранена прежняя конструкция роторных замков и ручки отпирания.

Были у кузова-универсала и недостатки. Например, он обладал меньшей жесткостью, чем седан, поэтому от перегрузки появлялись усталостные трещины, особенно в районе стоек. Кроме того, он сильнее деформировался при авариях, даже при лобовых ударах, что подтвердили краш-тесты, проводившиеся в начале 70-х годов на Дмитровском полигоне. При ударе сзади универсальный кузов по определению страдает сильнее, чем седан, но у «Москвича» ремонт затрудняло обилие металлических усилителей и полостей.

На стадии макетов прорабатывались разные решения задней части машины, в том числе те, где задние двери унифицированы с седаном





Кузов М-426 и М-427 сохранил ряд элементов от «Москвича-423». Тыльной стороной спинки заднего сиденья осталась такая же стальная панель с острыми краями и продольными ребрами жесткости — когда сиденье складывали, она становилась частью пола грузового отсека. Позади сиденья пол багажного отсека настилен на определенном расстоянии от днища кузова, чтобы под ним остался выступ над редуктором заднего моста и поместилось запасное колесо. Доступ к «запаске», так же как на М-423, осуществлялся через большой люк. Зато погрузочная высота у новых моделей уменьшилась почти на полметра.

Своя «резина»

В наследство от «Москвича-423» новые модели получили заднюю подвеску. Рессоры М-426 и М-427 ничем не отличались от тех, что применялись на их предшественниках М-423 и М-424. У механиков было в ходу словосочетание «универсаловские рессоры» — их нельзя было установить на седаны 408-й и 412-й моделей. Рессоры седанов, в свою очередь, никак не вставали на универсал. У грузопассажирских машин они были короче, но шире, чем у легковых. Зато рессоры универсалов вставляли на старые М-407 и М-403, поскольку сохранили размерность подвески автомобилей этого семейства. В самом деле, зачем было менять на что-то новое проверенные «грузовые» рессоры, делом доказавшие способность принять на свои плечи паспортные 250 (а то и больше) килограммов багажа?

Редуктор главной передачи универсала отличался от редуктора седана передаточным числом. Легковой машине полагались

скоростные 4,22, а грузовой — силовые 4,55. Но выпускавшиеся в 70-х универсалы «Москвич-427» оснащали тем самым редуктором, который появился на «Москвиче-407» в 1959 году, когда на нем установили гипоидную передачу. Просто 407-й модели с 45-сильным двигателем требовалась мощная пара 4,55. Зато «Москвич-427», сочетавший двигатель УЗАМ-412 с такой главной передачей, благодаря усилию в заднем мосту стал самым динамичным в своем семействе. В 60-х для каждой модели советского автомобиля существовала своя модель шин. 13-дюймовая «резина» М-107 от «Москвича-408» не подходила универсалу и фургону по грузоподъемности. Специально для универсалов и фургонов «Москвич» Московский шинный завод разработал мощные «грузовые» диагональные шины М-100. По диаметру они были сопоставимы с 14-дюймовыми шинами «Волги» ГАЗ-24, и на «Москвиче» казались непропорционально большими.



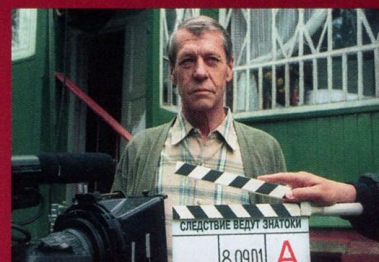
При авариях кузов универсала деформируется сильнее, что подтверждает краш-тест, проведенный на Дмитровском автополигоне

А в это время... 1970 год



17 ноября советская станция «Луна-17» доставила на Луну аппарат «Луноход-1», представлявший собой электромобиль, робот и исследовательскую лабораторию одновременно. Луноход прошел по поверхности Луны более 10 тысяч километров, передав на Землю важные научные данные.

1971 год



Центральное телевидение начало показ детективного сериала «Следствие ведут знатоки». Создание фильма благословил министр внутренних дел СССР Н. А. Щелоков. Через 30 лет, в 2001 году, на экраны вышли новые серии «Знатоков». На фото: на съемках нового сериала.

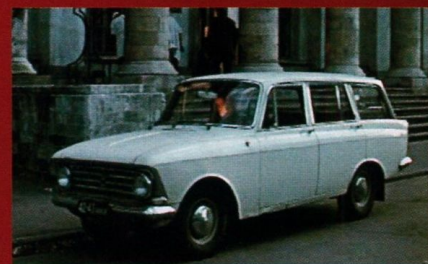
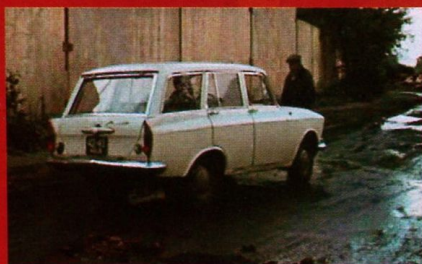
1972 год

Лето 1972 года в Центральной полосе России выдалось одним из самых жарких и засушливых за всю историю наблюдений. Средняя температура превысила 30 °С. В Московской и других центральных областях полыхали лесные пожары, на месте осушенных «в интересах народного хозяйства» болот горел торф.



«Белорусский вокзал» (реж. А. Смирнов, 1970 год)

Фронтовые друзья встречаются на похоронах боевого товарища. Жизнь у героев-десантников сложилась по-разному. Харламов стал директором завода, Дубинин — бухгалтером, Кирюшин — журналистом, Приходько — слесарем-газовщиком. На участке, где работает Приходько, произошла авария, и молодого слесаря Петьку ударило током. Друзья попытались остановить машину, чтобы доставить его в больницу, однако владелец «Москвича-427» отказался везти пострадавшего и полез в драку. Но десантников голыми руками не возьмешь! «Нейтрализовав» водителя, они отвезли Петьку в институт Склифосовского, а сами попали в милицию за захват чужого автомобиля. Но справедливость торжествует, и фронтовики снова на свободе.



Автомобиль «Москвич-427»

В частные руки

Говорят, что универсалы в СССР якобы не продавали частным лицам, но это не так. Уже в 60-х годах встречались «Москвичи-423», «Москвичи-411» и даже «Волги» ГАЗ-22 с частными номерами. Но и к доступным товарам универсалы отнести нельзя: в советское время их распределяли по лимитам и фондам. Часть выпускаемых универсалов предназначалась Автоэкспорту. Тысячи «Моск-

вичей» уходили по заявкам на предприятия и в организации, на автобазы киностудий и телевидение, в Министерство связи, дорожные и ремонтные службы, Госкомспорт. Когда появился ВАЗ-2102, государственные службы не приняли его всерьез и продолжали заказывать «Москвичи». «Жигули» в основном попадали в частную, а «Москвичи-427» в государственную собственность.

В конце 60-х автомобили стали продавать через магазины «Березка» советским гражданам, законно заработавшим валюту, которую государство принудительно меняло на сертификаты и чеки «Внешпосылторга». Так в 60-х и начале 70-х годов в руки частных лиц попало немало универсалов М-426, М-427 и ГАЗ-22. К середине 70-х, когда сократились объемы экспорта, купить «Москвич-427» стало возможно и за рубли.



Дальние родственники



Hillman Minx/Hunter Estate (1967–1979 годы)

Этот автомобиль классической компоновки английского концерна *Rootes* — наиболее близкий европейский аналог «Москвича-412». Он тоже выпускался с двумя основными типами кузова — седан и универсал. Но его оснащали прогрессивной передней подвеской *McPherson*, а дорогие версии — автоматической коробкой. Автомобили этого семейства пользовались стабильным спросом в 70-е годы. Их перестали выпускать после покупки *Rootes* концерном *Chrysler*. А в Иране лицензионная копия *Hillman* под маркой *Paykan* стала народным автомобилем и выпускалась до 2005 года. Правда, от универсала в Иране отказались уже в 70-х, оставив на конвейере только седан.



Renault-12 TL Wagon (1969–1980 годы), Dacia-1300/1310 (1971–2004 годы)

Во Франции автомобиль того же класса в конце 60-х получил передние ведущие колеса при продольно расположенном силовом агрегате. *Renault-12* был изначально запланирован с двумя типами кузова — седан и универсал. На базе универсала строился аналогичный ему трехдверный фургон. Во Франции на смену автомобилю *Renault-12* в конце 70-х пришел новый *Renault-18*. Но вскоре после начала производства концерн *Renault* продал лицензию на выпуск *Renault-12* в социалистическую Румынию, где те же машины начали выпускать под маркой *Dacia*. Универсалы всегда пользовались спросом. Поэтому неудивительно, что румынский вариант дожил до появления популярного в наши дни автомобиля *Renault/Dacia Logan*.

1974 год

В честь 50-летия начала выпуска грузовика АМО-Ф15 — первого в СССР серийного автомобиля — на ВДНХ прошла масштабная автомобильная выставка «Автопром-74». Были представлены машины, выпускавшиеся в 1974 году практически всеми советскими автозаводами, отечественные ретро-автомобили из музеев АЗЛК, ЗИЛА, ГАЗа и некоторые перспективные модели.

1975 год



4 сентября впервые вышла в эфир передача «Что? Где? Когда?», созданная телеведущим Владимиром Ворошиловым. Интеллектуальная игра сразу стала невероятно популярной. На фото: Владимир Ворошилов за кадром во время съемок программы.

1976 год



Популярная американская рок-группа *Eagles* записала один из своих главных хитов — песню *Hotel California*. Одноименный альбом, выпущенный в 1977 году, до сих пор считается самым продаваемым в истории США. На фото: группа *Eagles* на гастролях в Москве в 2001 году.



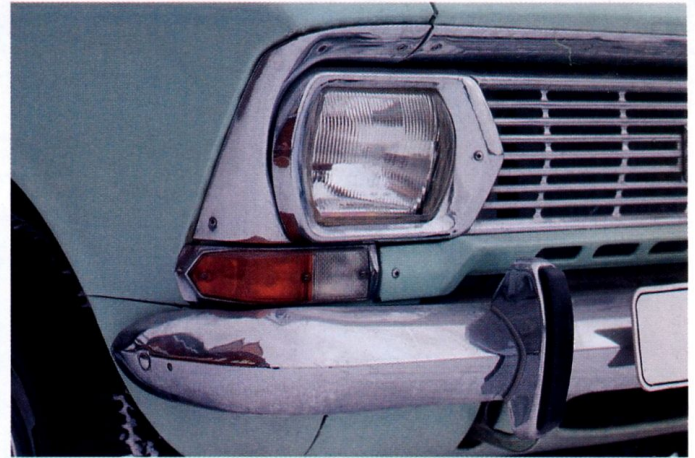
МОСКВИЧ-427



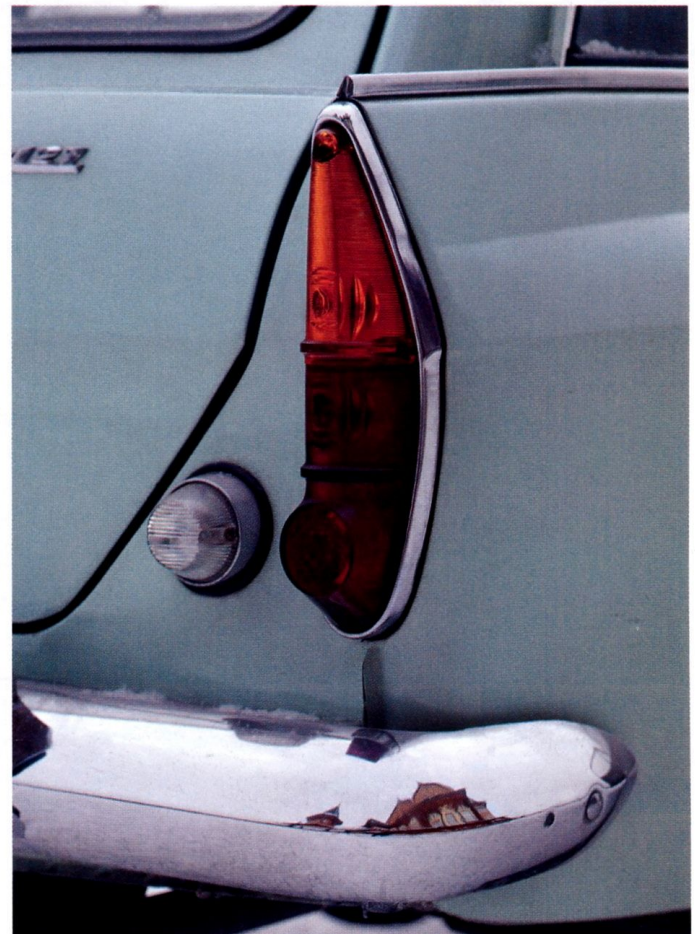


- ❶ У «Москвича-427», как и у всех модификаций с новым двигателем, рычаг переключения передач установлен на тоннеле пола. А у «Москвича-426», как у всех машин с моторами М-408, рычаг располагался на рулевой колонке
- ❷ Красная отделка панели приборов и накладки на руле — верный признак экспортного варианта «Москвича». Данный экземпляр предназначался для экспорта в ГДР
- ❸ Заслонки подачи воздуха к ногам обычно открывали не рукой, а носиком ботинка — они расположены буквально под ногами. Сама деталь прочная и грубая





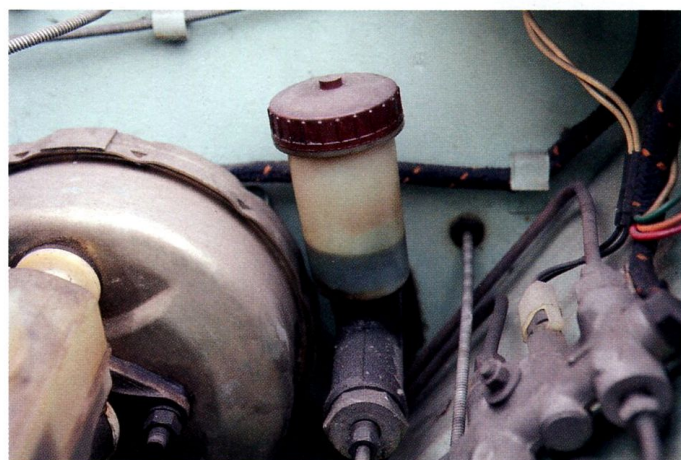
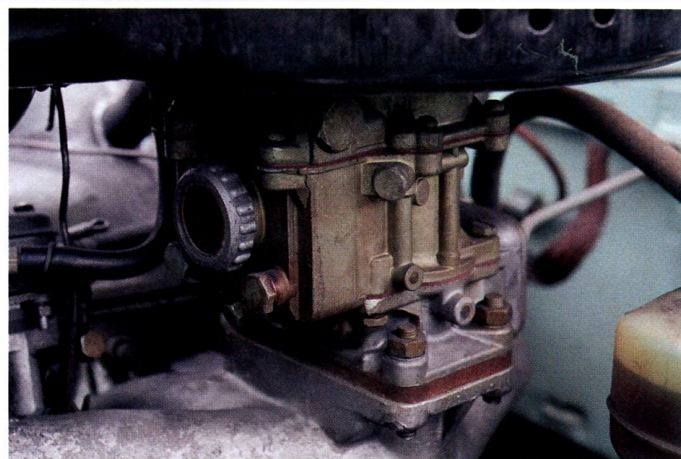
- ❶ Изображенные на эмблеме зубцы кремлевской стены сразу давали понять, где сделан автомобиль
- ❷ С 1969 года все «Москвичи» получили «прямоугольные» фары производства ГДР вместо круглых отечественных
- ❸ Задние двери универсала и седана различаются только приваренной к двери рамкой стекла
- ❹ Задние фонари универсала целиком заимствованы у «Москвича-408»
- ❺ Ручка открывания пятой двери
- ❻ С конца 1972 года дверь на «Москвиче» сделали цельной, поднимающейся вверх по примеру «Жигулей» ВАЗ-2102



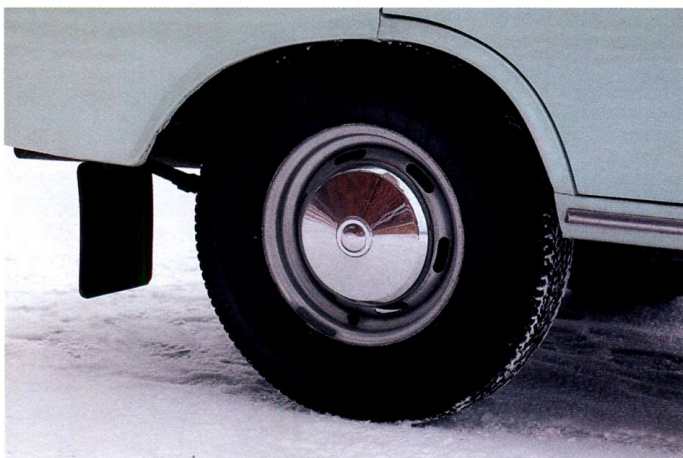


- ❶ Утилитарный кузов с длинной крышей и вертикальной задней стенкой в целом не испортил стремительного силуэта «Москвича»
- ❷ Пятую дверь в открытом положении удерживает простейший металлический упор
- ❸ Горловину бензобака вывели назад, в левый угол кузова, ради сохранения унификации боковых кузовных панелей с седаном





- ❶ При сложенных задних сиденьях в машине образовывалась просторная грузовая площадка
- ❷ Запасное колесо располагалось в заднем свесе под металлическим люком
- ❸ Карбюратор К-126Н
- ❹ Для удобства контроля уровня тормозной жидкости в гидроприводах сцепления и тормозов питательные бачки изготавливали из полупрозрачного пластика
- ❺ Отличить «Москвич-427» от «Москвича-426» можно по выступающему масляному фильтру перед балкой переднего моста
- ❻ У механиков было в ходу словосочетание «универсальные рессоры»: их нельзя было установить на седаны 408-й и 412-й моделей
- ❼ Специально для универсалов и фургонov «Москвич» Московский шинный завод разработал мощные «грузовые» диагональные шины



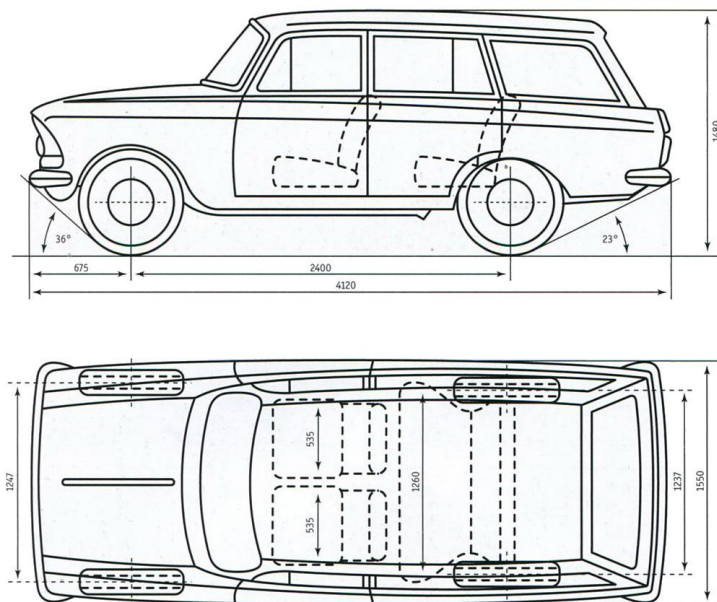


Схема автомобиля «Москвич-427»

Технические характеристики «Москвич-427»

Число мест	4-5
Максимальная скорость	140 км/ч
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Расход топлива при скорости 80 км/ч	8,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-250Ж
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	Р118
Стартер	СТ113-Б
Свечи зажигания	A75CC
Размер шин	6,00-13 или 5,90-13

Масса, кг

снаряженная	1100
полная, в том числе:	1500
на переднюю ось	645
на заднюю ось	855

Дорожные просветы, мм

под передней осью	178
под задней осью	178

Наименьший радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	5,0
наружный габаритный	5,7

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 17,0

Подвеска передняя

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

Подвеска задняя

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

Тормоза

рабочий барабанный, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем; действует на все колеса

стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

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

Главная передача

одинарная, гипоидная, 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 ³	1478
Степень сжатия	8,8
Порядок работы цилиндров двигателя	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



Всего с 1968 по 1976 год было выпущено 32 849 «Москвичей-427». Но в реальности таких машин существовало намного больше. Ремонтируя «Москвич-426», владельцы и механики старались не восстанавливать 50-сильный двигатель МЗМА-408, а заменить его 75-сильным 412-м агрегатом. В результате на дорогах страны появились тысячи «бывших» «Москвичей-426», после переделки получивших мотор, который и являлся отличительной чертой 427-й модели.



«Москвич-434»

Трехдверный грузовой вариант по кузову максимально унифицировали с пятидверным грузопассажирским. Вместо дверей и задних крыльев на те же несущие стойки приваривали длинные панели боковин, а стандартные проемы окон закрывали красивыми гофрированными заглушками. У фургона был удлиненный настил пола, а на месте, где у легковых модификаций находится передний край заднего сиденья, кузов разделяла перегородка. Фургон перевозил до 300 кг груза и считался грузовым автомобилем.



«Москвич-427» ралли-сервис

Звездным часом для модели «Москвич-427» стало ралли Лондон–Мехико, проходившее весной 1970 года. Для поддержки пяти «боевых» седанов на заводе снарядили четыре универсала технической помощи. Две такие машины сопровождали команду в Европе, две другие – на дорогах Латинской Америки. Снаряженная масса универсала, «под завязку» груженого запчастями и инструментом, превышала 2750 кг! И даже такую ношу честно вынесли агрегаты «Москвича».



«Москвич-427П»

Начиная с 408-й модели, в семействе «Москвичей» присутствовали модификации с правым рулем. Их экспортировали в Англию, в страны Азии и Африки, где было левостороннее движение. За рубежом универсалы пользовались большим спросом, чем седаны, грузовые машины не так быстро устаревают. Часть универсалов с «продвинутым» 412-м мотором тоже выпускалась с правым рулем. В СССР такие автомобили эксплуатировало Министерство связи в качестве транспорта для сбора писем из почтовых ящиков и для инкассации телефонов-автоматов. Правый руль позволял водителю, экспедитору и инкассатору выйти на тротуар к ящику или телефонной будке, не обходя вокруг машины.



Автокласс АЗЛК

Для знакомства зарубежных специалистов с устройством и особенностями ремонта советских автомобилей Автоэкспорт отправлял в пробег по разным странам так называемые автоклассы «комплект» из двух машин: автомобиль изучаемой марки и большегрузный фургон или автобус с классной комнатой внутри. Автокласс АЗЛК состоял из универсала «Москвич» и автобуса ЛАЗ-697Е (позже ЛАЗ-697М), в котором находились учебные пособия – стенды со схемами узлов и агрегатов автомобиля «Москвич». Двигатель, коробка передач и другие узлы выставлялись в разрезе, схема электрооборудования – в виде стенда, почти как мастерская для обучения водителей и механиков в районной автошколе ДОСААФ.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗИЛ-4104

DeAGOSTINI





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗИЛ-4104

DeAGOSTINI

