

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 46



«МОСКВИЧ-412»

И ПО ДУШЕ, И ПО КАРМАНУ
ГЕРОИ «РАЛЛИ ВЕКА»
ПРАВО РУЛЯ!

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №46, 2010

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).

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

УКРАИНА

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

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

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

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: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.
ISSN 2071-095X

© 2010 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: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх., все) © «Объединенная
государственная киноколлекция»
Кинофонд «Ленфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) 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
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**Автомобиль «Москвич-412» любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**

Дата выхода в России 09.11.2010





«Москвич-412» — автомобиль-легенда. Надежный и работоспособный, созданный с учетом европейских стандартов безопасности, он продержался на конвейере почти тридцать лет и стал одной из самых популярных моделей в истории отечественного автопрома.

По европейским стандартам

«Москвич-408» родоначальник третьего поколения малолитражек Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) пользовался хорошим спросом за рубежом. К концу 60-х годов более половины «Москвичей» уходили на экспорт. Причину столь значительного успеха следует искать в ценовой политике Министерства внешней торговли СССР: стоимость М-408, на первых порах практически ни в чем не уступавших зарубежным «одноклассникам» («семейным» автомобилям), на западных рынках была сопоставима с ценой микролитражек. Справедливости ради стоит отметить, что «Москвич-408» серьезно проигрывал в мощности и, как следствие, в динамике и скорости. Для удержания позиций на внешнем рынке «Москвич-408» необходимо было оснастить более мощным двигателем, привести в соответствие с ужесточившимися европейскими нормами безопасности и обновить внешний вид. Одним словом, старый «Москвич-408» должен был «переродиться» в «Москвич-412».

Прежде всего, новой машине нужен был совершенно другой мотор: двигатель МЗМА-408, «генетически» родственный еще *Opel Kadett K38* 1938 года, уже невозможно было модернизировать. Межцентровые расстояния между цилиндрами не позволяли форсировать мотор путем расточки. Мощность необходимо было увеличить радикально, а не на 4–6 л. с., как обычно получалось в подобных случаях. Игорь Александрович Гладилин, возглавлявший экспериментальный цех Отдела главного конструктора МЗМА, совершенно справедливо считал, что проверять и обкатывать новые конструкции и системы лучше на спортивных и гоночных автомобилях. Под его руководством в 1954 году был построен первый «Москвич-404 Спорт», ставший родоначальником целого семейства экспериментальных гоночных машин МЗМА. Двигатель для этого автомобиля (первый верхнеклапанный мотор в истории завода) проектировал Игорь Иванович Окунев, в прошлом мотогонщик и конструктор КБ двигателей Ирбитского мотоциклетного завода (ИМЗ). В дальнейшем Гладилин

и Окунев так и работали в тандеме, создавая спортивные и гоночные машины. На счету Окунева экспериментальные моторы «404», «405», «406», «407» (впоследствии запущенный в серию и ставший «родным» для второго семейства второго поколения «Москвичей») и ДМ (силовой агрегат, сконструированный Окуневым в 1964 году для очередного гоночного автомобиля Гладилина). Образцом для ДМ стал один из самых удачных двигателей своего времени полуторалитровый *BMW M-115 (M10)*, созданный в 1961 году. Именно эту разработку Окунева решено было использовать в качестве основы для нового двигателя «Москвича». Его четырехцилиндровый блок, отлитый из алюминия, оснащался сменными чугунными гильзами, что существенно упрощало проведение капитального ремонта и увеличивало ресурс двигателя. Распредвал переехал в алюминиевую головку блока, где приводился в движение пластинчатой цепью Морзе. За счет отказа от толкающих штанг клапанов снизилась инерция деталей газораспределительного механизма (ГРМ),



Один из первых серийных «Москвичей-412»

что позволило увеличить число оборотов с 4750 до 5800 в минуту. Сами клапаны располагались по обе стороны продольной оси цилиндров под углом друг к другу, благодаря чему стало возможным применить сугубо «гоночное» решение — сделать камеры сгорания полусферическими. Это обеспечивало более полное сгорание рабочей смеси и, в конечном счете, повышало КПД двигателя.

Отличительная особенность этого мотора — блок цилиндров, расположенный с наклоном (под углом 20 градусов) вправо

внимание пассивной безопасности, и чтобы сохранить конкурентоспособность машины на западных рынках, необходимо было срочно «подтянуться».

Обновленные панели (передняя и задняя) кузова М-412 позволили впервые в отечественной практике создать сминаемые при столкновении зоны, поглощающие энергию удара. С февраля 1969 года накладки на стойках кузова в салоне и подлокотники дверей начали делать из мягкого пенополиуретана. С конца 1969-го автомобили штатно комплектовались ремнями безопас-

КПП полностью завершилась в ноябре 1968 года.

Для повышения активной безопасности уже в начале «переходного периода» новые «Москвичи» начали оснащать гидровакуумным усилителем тормозов, выпускавшимся по лицензии английской фирмы *Girling*, а с 1969 года тормозная система стала отдельной двухконтурной. В Великобритании была приобретена лицензия на производство сцепления с диафрагменной пружиной. Изменились передаточные числа всех (кроме «прямой»)

«Москвич-412» считался вполне доступным автомобилем: он стоил 4900 руб., в то время как «Жигули» ВАЗ-2101 — 5500 руб.

по ходу движения, за счет чего удалось уменьшить высоту двигателя, сделав его более компактным, и перенести ниже центр тяжести автомобиля. В результате мотор рабочим объемом 1478 см³ и мощностью 75 л. с. (в полтора раза большей, чем у «Москвича-408») весил 146 кг всего на 6 кг тяжелее предшественника.

В 1965 году Уфимский завод автомобильных моторов (УЗАМ) был переориентирован на производство двигателей нового семейства для «Москвичей», поэтому сам силовой агрегат в «серии» получил отраслевое обозначение УЗАМ-412.

Федот, да не тот...

Кузов, разработанный художниками-конструкторами МЗМА для «Москвича-408», во второй половине 60-х не выглядел устаревшим, однако нуждался в серьезной доработке: в Европе стали уделять большое

внимание пассивной безопасности, и чтобы сохранить конкурентоспособность машины на западных рынках, необходимо было срочно «подтянуться».

Модернизацию, не затронувшую основные несущие элементы, проводили в несколько этапов. В 1967 году «адаптировали» кузов М-408, чтобы установить мотор УЗАМ-412: изменения коснулись передней части подкапотного пространства и пола. Потом установили отдельные передние сиденья вместо цельного двухместного дивана, чтобы перенести рычаг переключения передач с рулевой колонки на тоннель в полу. Официально было заявлено, что конструкция без сложных тяг намного проще, а значит, надежнее и долговечнее. К тому же рычаг, расположенный между сиденьями, существенно облегчал сборку автомобилей с правым рулем. Эпопея с разделением переднего сиденья и перемещением рычага

передач КПП, а кроме того, все они получили синхронизаторы.

Разумеется, самые заметные изменения коснулись внешнего вида «Москвича». Облицовка радиатора стала уже, получила более фактурный рисунок, а невыразительные круглые фары уступили место модным в то время прямоугольным (производства ГДР). А вот дизайнерское решение задней панели кузова можно считать шедевром: художникам удалось обыграть морально устаревшие «кили» задних крыльев, противопоставив горизонтально расположенным новым задним фонарям с отдельными секторами габаритов и стоп-сигналов треугольные указатели поворота.

16 августа 1974 года с главного конвейера Автомобильного завода им. Ленинского Комсомола (в 1968 году МЗМА был переименован в АЗЛК) сошел двухмиллионный «Москвич» (разумеется, это был М-412), а в 1975-м завод выпускал уже 650 автомобилей в день.

Спортивные достижения

Мировая автомобильная общественность вернулась к полузабытой практике сверхдальних автомарафонов в конце 1968 года для МЗМА это было как нельзя кстати. Появилась прекрасная возможность не только провести дополнительные испытания новых «Москвичей», но и продемонстрировать всему миру их достоинства. Сам факт успешного прохождения маршрута уже считался серьезным достижением. «Москвичу-412» выпала честь участвовать в двух крупнейших марафонах, которые вошли в историю как «ралли века»: Лондон-Сидней (ноябрь-декабрь 1968 года) и Лондон-Мехико (апрель-май 1970 года).



Краш-тест «Москвича-412», подготовленного с учетом европейских норм безопасности (1970 год)



После полного перехода на новый экстерьер «Москвич-412» прошел сертификационные испытания во Франции. Их результаты подтвердили соответствие автомобиля европейским нормам безопасности, что нашло отражение в индексах обеих модификаций. К цифровому обозначению базовых седанов «408» и «412» добавились литеры «ИЭ» (исполнение экспортное), подчеркивавшие «экспортпригодность» стандартных серийных «Москвичей».

ЛОНДОН–СИДНЕЙ

Маршрут гонки, организованной британскими газетами *Daily Express* и *Daily Telegraph*, был весьма затейливым: Лондон–Кале–Париж–Турин–Белград–Стамбул–Сивас–Эрзинджан–Тегеран–Кабул–Дели–Бомбей–Фримантл–Юанни–Лейк-Кинг–Седуна–Мингери–Омео–Сидней. Всего около 16 тыс. км преимущественно по бездорожью.

Нашу страну представляли четыре «Москвича-412» и команда из десяти проверенных гонщиков. Новенькие «Москвичи» оборудовали усиленным сцеплением и рессорами, амортизаторами фирмы *Koni*, защитой передней подвески и картера двигателя, вакуумными усилителями тормозов и дополнительными 75-литровыми бензобаками.

Всего из Лондона стартовало 98 машин от двенадцати заводских команд ведущих мировых автопроизводителей. Дойти до финиша в Сиднее в полном составе, не потеряв ни одной машины, удалось лишь четырем командам: австралийской (*Ford* 1-е место), двум английским (*BMC Austin* 2-е место,

BMC Morris 3-е место) и нашей. В абсолютном зачете экипажи «Москвичей» заняли 20-е, 22-е, 33-е и 38-е места (всего финишировало 56 автомобилей.)

ЛОНДОН–МЕХИКО

Марафон Лондон–Сидней имел большой успех. Нет ничего удивительного в том, что английская газета *Daily Mirror* весной 1970 года предложила еще более грандиозный ралли-рейд: Лондон–Мехико. Его география охватывала 25 стран на двух континентах, а протяженность составляла 26 тыс. км. Помимо пяти гоночных «Москвичей-412», прямо со старта в Лондоне уходили в марафон два универсала-технички (машины поддержки) «Москвич-427», и еще два поджидали команду в Южной Америке (на всякий случай). На «боевых» «Москвичах» проварили все швы кузова, установили защиту картера, каркасы безопасности, дополнительные 75-литровые баки и рессоры от серийных универсалов. Моторы не форсировали, зато уделили внимание сборке: в результате серийные моторы выдавали 80–81 л. с. Поскольку часть пути пролегал

А в это время...

1967 год



4 ноября завершилось строительство Останкинской телебашни высотой 540 метров. В то время башня была самым высоким зданием в мире. Главный конструктор Н. В. Никитин, главный архитектор Л. И. Баталов. Строительство велось с 1963 по 1967 год.

1970 год

30 марта состоялась премьера ставшего культовым кинофильма «Белое солнце пустыни». Фильм быстро разобрали на цитаты, а для советских космонавтов он стал своего рода талисманом: перед каждым полетом нужно было обязательно посмотреть «Белое солнце пустыни» задобрить «госпожу удачу».

1975 год



Лауреатом Нобелевской премии мира стал Андрей Дмитриевич Сахаров, выдающийся советский физик, академик, создатель водородной бомбы, диссидент и политический деятель, один из лидеров движения за права человека в СССР.

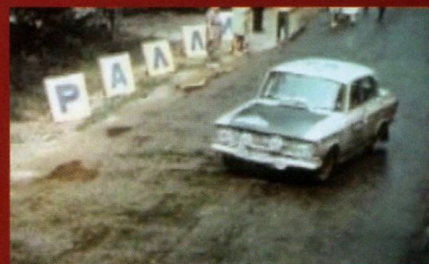
На фото: А. Д. Сахаров на первом Съезде народных депутатов СССР.



Раллийный «Москвич-412» — участник марафона Лондон–Сидней

«Гонщики» (реж. И. Масленников, 1972 год)

Снег, солнце, Альпы. По серпантину мчится гоночный «Москвич-412». Неожиданно из-за поворота вылетает «Фольксваген». Водитель «Москвича» уходит от лобового удара и... машина в кювете, а экипаж — Иван Кукушкин и Николай Сергачев из команды АЗЛК — в госпитале. После этой аварии пути двух друзей расходятся: Иван Михайлович сделал из Николая гонщика, но тот, посчитав, что Кукушкин стареет, берет нового напарника. Заводская команда готовится к ралли через Синий перевал: нужно показать всем, что такое «Москвич»! Бывшие коллеги выходят на старт на разных машинах. Марафон оказался трудным — горные дороги, дождь, аварии... И сразу стало понятно, кто настоящий гонщик, готовый в любой момент прийти на помощь другу, а кому еще только предстоит стать настоящим — и гонщиком, и человеком.



«Москвич-412» на юбилейной выставке «50 лет советскому автопрому» на ВДНХ СССР

по высокогорью, двигатели испытали в барокамере. Выяснилось, что в разреженном воздухе их мощность падает до 16–18 л. с., поэтому были разработаны высотные корректоры, позволяющие вручную дозировать обогащение смеси и при этом удерживать мощность не ниже 30 л. с.

Из «нештатных» деталей и узлов использовали сцепления *Borg&Beck*, амортизаторы *Koni*, подшипники *SKF*, а также широкие раллийные

колесные диски с покрышками *Dunlop* и масляные радиаторы. В остальном это были обычные серийные «Москвичи-412». В команду гонщиков вошли и участники марафона Лондон–Сидней, и дебютанты: разумеется, все опытные гонщики классом не ниже мастера спорта СССР. Марафон Лондон–Мехико сложился драматичнее сиднейского из-за большей протяженности и непростых дорожных

условий. Из 96 стартовавших автомобилей до финиша добрались только 23, в том числе и три наших боевых «Москвича». Первое и третье места в абсолютном зачете заняли экипажи на форсированных *Ford Escort*, второе *Triumph 2,5PI*. Советские экипажи расположились на 12-м, 17-м и 20-м местах. А самое главное наши завоевали третье место в командном зачете. Великолепный результат!



Дальние родственники



Ford Escort Mark I (1968–1974 годы)

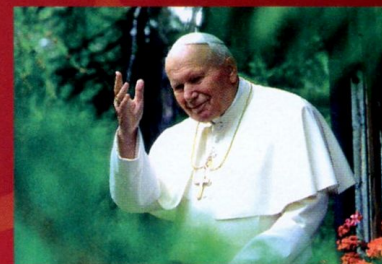
Британский *Ford Escort* стал основным конкурентом «Москвичей» на ралли-рейде Лондон–Мехико. Справедливости ради стоит отметить, что победитель марафона финн Хану Миккола выступал не на серийном *Mark I*, а на специально подготовленной раллийной версии. Но сам факт создания на базе скромной малолитражки «боевого коня» говорит о многом. Вообще же *Mark I* — автомобиль вполне мирный: классическая компоновка, бензиновые движки рабочим объемом 1,1 и 1,3 л, четырехступенчатая механическая КПП или трехступенчатый «автомат». В первые годы производства в кузовной линейке *Escort Mark I* были только двухдверные купе, впоследствии коммерческий успех машины позволил освоить производство и четырехдверного седана, и универсала, и версии «люкс». За шесть лет было выпущено два миллиона *Ford Escort Mark I*. Его по праву считают британской автолегендой.



BMW Neue Klasse (1962–1975 годы)

BMW Neue Klasse — семейство компактных седанов, куда входили модели «115», «116», «118», «120» и «121». И внешне, и конструктивно эти баварские автомобили не слишком походили друг на друга. Объединяло их одно: они оснащались мотором *BMW M10*, взятым в качестве образца и для «Москвича». Слово «новый» в названии семейства подчеркивало перспективность модели, учитывая использование фундаментальных конструктивных решений. Уже в 1962 году *BMW Neue Klasse* имели независимую подвеску всех колес (передняя типа *McPherson* — революционная для тех лет) и передние дисковые тормоза. Рабочий объем двигателя *BMW M10* варьировался от 1500 до 2000 см³. Именно об этом в те годы мечтали конструкторы АЗЛК.

1978 год



16 октября новым папой римским был избран Иоанн Павел II (польский кардинал Кароль Юзеф Войтыла). Иоанн Павел II стал одним из самых молодых понтификов в истории и первым папой римским славянского происхождения.

1985 год



1 мая во время демонстрации в польском городе Гданьске произошло столкновение с полицией десятков сторонников «Солидарности» — первого в Восточной Европе свободного, неподконтрольного государству профсоюза, созданного в 1980 году на гданьской судовой верфи им. Ленина.

На фото: лидер «Солидарности» Лех Валенса.

1994 год

Астрономы впервые зафиксировали столкновение двух небесных тел Солнечной системы: падение на Юпитер кометы Шумейкеров — Леви в период с 16 по 22 июля. Фрагменты кометы врезались в атмосферу Юпитера со скоростью 64 км/с, вызвав мощные возмущения облачного покрова.



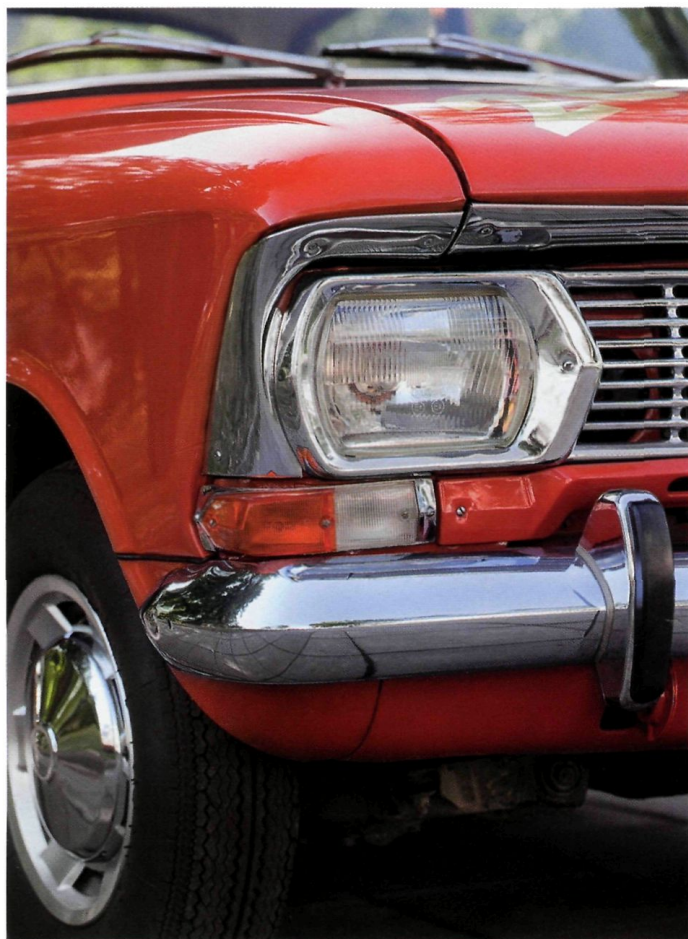
«МОСКВИЧ-412»



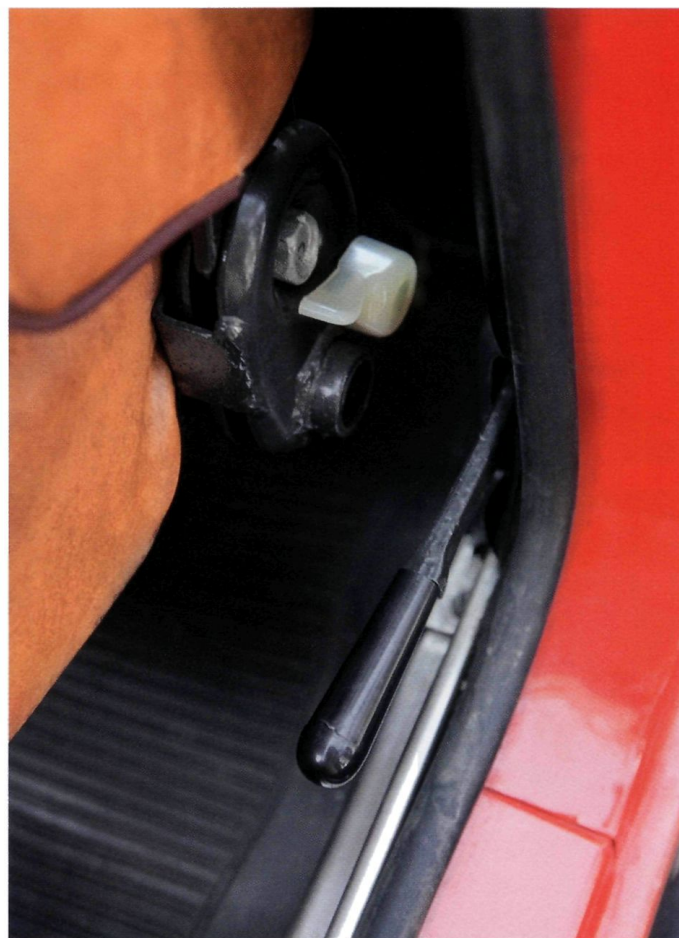


- ❶ С начала 70-х годов «Москвичи» заметно преобразились: в салоне практически не осталось голых металлических панелей, все прикрыто травмобезопасными накладками
- ❷ Приборную панель сделали радикально черной: в ночное время она перестала давать блики на ветровое стекло
- ❸ На двухмиллионном автомобиле стоит комбинация приборов с круглыми циферблатами, предназначенная для модернизированных «Москвичей-2140». Такими приборами снабжались многие М-412 поздних выпусков





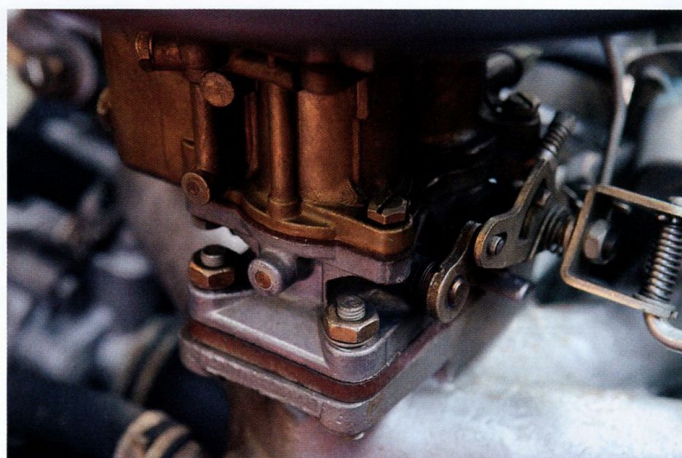
- ❶ Автомобили с улучшенной пассивной безопасностью отличали прямоугольные фары: они появились на московских машинах в 1969 году
- ❷ Практически на всех классических «Москвичах» горловина бензобака спрятана за задней номерной табличкой
- ❸ Новые задние фонари горизонтального расположения, соответствовавшие строгим европейским нормам по светотехнике, придали «Москвичам» более современный вид
- ❹ На седанах «408» и «412» багажник открывался дистанционно, с помощью небольшой ручки с левой стороны от водительского сиденья
- ❺ Блок управления воздуховодами печки отопления салона у М-412 переместился с верхней части приборной панели вниз, на ее «бороду», и стал более функциональным



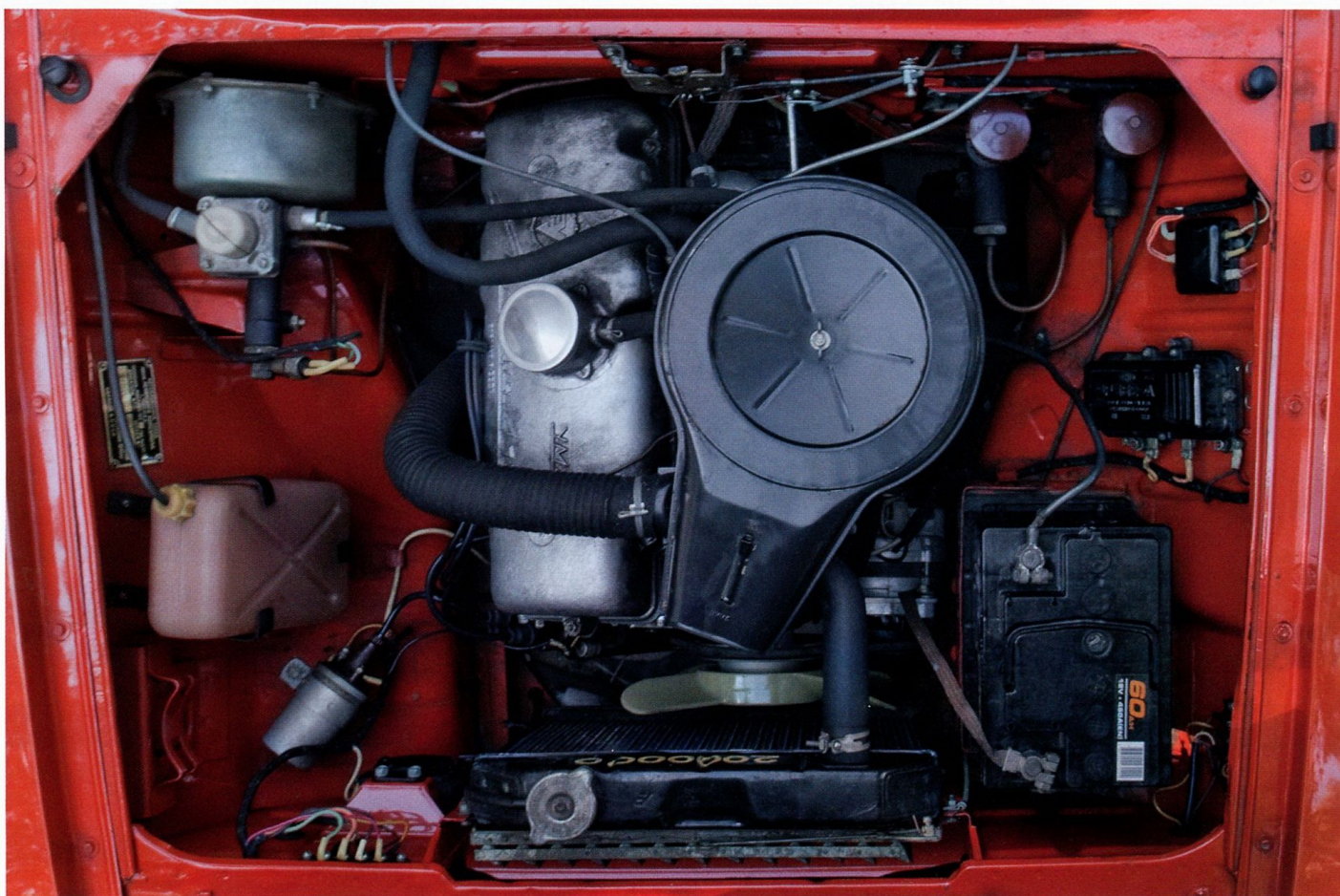
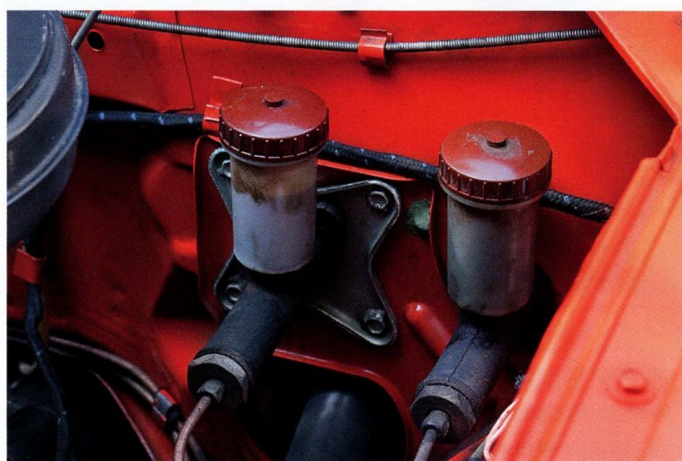


- ❶ Этот «Москвич-412» был выпущен 16 августа 1974 года: «кlyчки» на бамперах и колпаки колес с новым рисунком характерны для машин поздних выпусков
- ❷ В отделке салона автомобилей 70-х годов использовались материалы разнообразных расцветок, гармонировавших с цветом кузова
- ❸ По качеству отделки салон «Москвичей» соответствовал лучшим европейским образцам того же класса
- ❹ Фонарь освещения салона размещался на средней стойке кузова





- ❶ «Москвичи» начали оснащать гидровакуумным усилителем тормозов, выпускавшимся по лицензии английской фирмы Girling
- ❷ Самый консервативный агрегат под капотом — слегка модернизированный карбюратор К-126Н, применявшийся ранее и на «Москвиче-408»
- ❸ С 1969 года тормозная система стала отдельной двухконтурной
- ❹ Под капотом М-412, в отличие от М-408, стоял 1,5-литровый двигатель УЗАМ-412, который легко узнать по слегка наклоненному в сторону блоку цилиндров и корпусу воздушного фильтра округлой формы



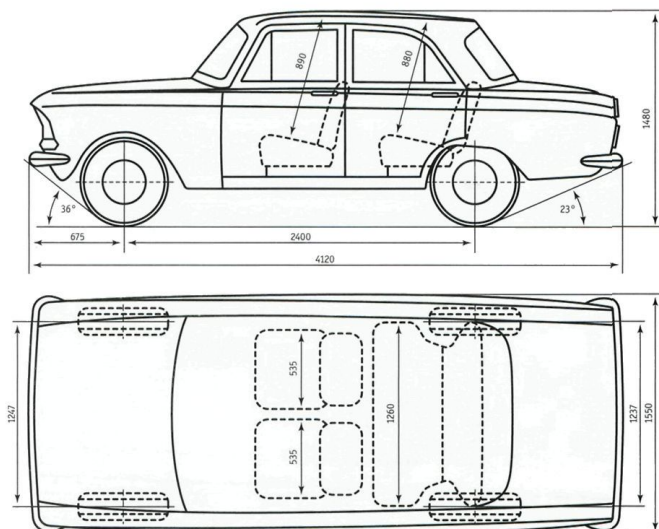


Схема автомобиля «Москвич-412»

Технические характеристики «Москвич-412»

Число мест	5
Максимальная скорость	140 км/ч
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	50,6 м
Расход топлива при скорости 80 км/ч	8,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-45
Генератор	Г-250Ж1
Стартер	СТ117
Свечи зажигания	A75CC
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	P118
Размер шин	6,45-13

Масса, кг

снаряженная	1045
полная, в том числе:	1445
на переднюю ось	665
на заднюю ось	780

Дорожные просветы, мм

под передней осью	176
под задней осью	176

Наименьший радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7

Рулевой механизм

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

Подвеска передняя

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

Подвеска задняя

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

Тормоза

рабочий барабанный, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем; действует на все колеса; с 1969 года тормозная система раздельная, двухконтурная
стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

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

Сцепление

однодисковое, сухое, с центральной диафрагменной пружиной

Передаточные числа

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

Главная передача

пара конических шестерен со спиральными зубьями гипоиного зацепления; передаточное число 4,22

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

K-126H

Максимальная мощность

75 л.с. при 5800 об/мин

Максимальный крутящий момент

11,4 кгс.м при 3000-3800 об/мин



«Москвич-412» в разной комплектации и с разным оформлением кузова выпускался с осени 1967 до конца 1975 года в Москве и с конца 1967 по 1996 год в Ижевске. В общей сложности в Москве и Ижевске было произведено 2 млн. 313 тыс. 487 экземпляров седана М-412 (412ИЭ) и его модификаций. Сборка «Москвичей-412» из машинокомплектов производилась в болгарском городе Ловеч (*Moskvitch Rila*) и в Бельгии, силами хорошо известного отечественным автопроизводителям дилера советских машин *Scaldia* (под одноименным брендом).



«Москвич-427»

В конце 60-х — начале 70-х годов идеальным транспортным средством автолюбители считали машину с грузопассажирским кузовом «универсал», которую использовали, главным образом, для поездок на охоту или рыбалку, на дачу, в отпуск на море или просто в путешествие по стране. Поскольку ВАЗ-2102 появился только в 1971 году, а универсал на базе «двадцать первой» «Волги» в продажу не поступал, грузопассажирские «Москвичи» некоторое время были единственными универсалами, доступными частникам.



«Москвич-434»

Производство фургона на базе М-412 «Москвича-434» было почти одновременно налажено в Москве и Ижевске. Надежный и неприхотливый фургон грузоподъемностью в полтонны был востребован и на селе, и в крупных городах. На АЗЛК «Москвич-434» выпускался до 1976 года, вплоть до начала производства малолитражек семейства «1500», а в Ижевске — до 1972 года включительно, когда на конвейере М-434 сменили удобные фургоны с более высокой крышей.



«Москвич-434П» почтовый

Экспортный «Москвич-434» имел модификацию с правым рулем. Однако и на улицах наших городов можно было встретить такие фургоны. «Москвичи» традиционно работали на выемке писем из почтовых ящиков: несколько раз в день водитель объезжал определенный район, останавливаясь возле очередного ящика. При этом ему приходилось выходить из машины на проезжую часть и обходить фургон. И тогда решили специально для почтовой службы выпустить партию праворульных машин: при остановке водитель выходил из кабины прямо на тротуар.

«Москвич»-пикап

Практически все наши автозаводы производили пикапы «для себя» (на фото). При этом серийно пикапы на экспорт никто не выпускал. Тем не менее, выносливые и надежные советские автомобили интересовали зарубежных партнеров (в частности, англичан) в качестве «рабочих лошадей», и появление пикапа в экспортной программе АЗЛК казалось разумным. Но в Москве не решились самостоятельно экспортировать эрзац-пикапы, и англичанам пришлось самим взяться за резак: они довольно успешно продавали пикапы «Москвич» собственного изготовления.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
РАФ-977 ДМ «ЛАТВИЯ»**

DeAGOSTINI

