

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА  
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 20



# «МОСКВИЧ-423/423Н»

ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ «УНИВЕРСАЛ»  
ОТ ТРЕХ ДО ПЯТИ  
ПРАДЕДУШКА ДЖИПА

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №20, 2009

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

000 «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:

000 «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:  
Россия, 170100, 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 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:

000 «Де Агостини Пабблишинг»  
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 печатного СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

#### БЕЛАРУСЬ

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

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

**Печать:** Типография ОГДА, Италия  
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,  
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2009 000 «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, 4: частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (центр) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх, все) ©ЗАО «Централ Партнершип»;  
6: (низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (центр) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
8/13: 000 «Де Агостини»;  
15: (все) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
задняя обложка: 000 «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:  
000 «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль «Москвич-423Н»  
любезно предоставлен Александром  
и Кириллом Кирилловыми  
и «Музеем истории советского ралли» —  
[www.sovietrally.ru](http://www.sovietrally.ru)**







**Легковые автомобили с универсальным грузопассажирским кузовом начали массово производиться в 20–30 годах XX века и к 50-м стали привычным явлением во многих странах. В СССР этот тип кузова автомобильные заводы очень долго и незаслуженно игнорировали. Лишь небольшими партиями такие автомобили выпускали авторемонтные заводы и мастерские.**

Еще на стадии изготовления опытных образцов нового «Москвича-402» на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) задумались над расширением модельного ряда за счет автомобиля с универсальным грузопассажирским кузовом. Предназначался он, в первую очередь, не для частного использования, а для народного хозяйства, поэтому изначально проектировался трехдверным (две двери в кабине и одна подъемная вверх сзади для доступа к багажнику). Такое решение позволяло без лишних затрат унифицировать универсал с еще более нужным для государства автомобилем — фургоном. Поначалу универсал и рассматривался эдаким застекленным фургоном со вторым рядом сидений для пассажиров. После изготовления опытного образца в трехдверном исполнении быстро стало ясно, что такой подход, хоть и сулит экономии средств при одновременном освоении в производстве автомобилей с кузовами «фургон» и «универсал», в повседневной

эксплуатации вызывает массу неудобств. Так, у трехдверного универсала оказался крайне затрудненный доступ на задний ряд сидений, а в этом случае терялась вся его универсальность. Возникли и другие проблемы при испытании первого универсального варианта «Москвича», например, большую и тяжелую заднюю подъемную дверь посчитали неудобной и опасной в использовании.

Проанализировав недочеты опытной конструкции, специалисты МЗМА очень быстро пересмотрели задание на универсальный «Москвич», который к этому времени получил свой собственный индекс «Москвич-423». Отныне автомобиль стал пятидверным — у него появилась еще пара дверей для пассажиров второго ряда сидений, а заднюю подъемную дверь заменили на открывающуюся влево. Что касается унификации получившегося автомобиля с планирующимся к выпуску фургоном, то в этой ситуации решили поступить иначе: теперь не универсал подгонялся

под фургон, а для фургона использовались кузовные панели универсала, у которого задний ряд дверей и оконные проемы просто заглушались (правда, такой вариант просуществовал недолго).

Серийный выпуск универсала «Москвич-423» начали в 1957 году, а унифицированного с ним фургона — в 1958 году. Таким образом, «Москвич-423» стал первой в СССР серийной машиной с кузовом «универсал». Еще совсем недавно, в довоенное время, легковые автомобили были практически лишены багажника как такового. В лучшем случае, для размещения багажа служил небольшой отсек за спинкой заднего сиденья в седанах, но чаще багаж размещали снаружи на специальной откидывающейся решетке позади машины. В послевоенных машинах багажнику стали уделять больше внимания, но даже у таких больших автомобилей, как ЗИМ и ЗИС-110, объем багажного отсека оставался желать лучшего, так как его основную часть занимало запасное колесо. На этом



«Москвич-423»





Опытный образец универсала «Москвич» с трехдверным кузовом

фоне багажное отделение у «Москвича-423», даже при скромных размерах самой машины, было весьма вместительным. Эффект еще больше усиливался, если сложить заднее сиденье (благо такая возможность уже имелась), тогда

да спрятали его в специальную нишу под полом багажного отсека, расположив горизонтально. Это стандартное сегодня практически для всех легковушек решение воспринималось тогда как новаторское. Так как автомобиль с кузовом «универсал»

первых, груз, каким бы он ни был, теперь фактически всегда находился в салоне, становясь дополнительным источником грязи, пыли и запахов. Во-вторых, объемный кузов требовал более производительной системы отопления, а она осталась прежней. По этой причине, а также из-за неизбежного при погрузке-разгрузке открытия пятой двери салон быстро выстуживался в морозную погоду. В-третьих, порог торцевой двери находился очень высоко от уровня земли (760 мм), что затрудняло погрузку тяжелых вещей в машину и сильно сокращало проем задней двери, следовательно, не всякую объемную вещь можно было поместить в салон. Несмотря на свои недостатки, универсалы очень быстро завоевали популярность в стране, и их выпуск на заводе постоянно увеличивался. При этом в частные руки попадала лишь малая часть машин. «Москвич-423» практически не продавался автолюбителям: считалось, что это «почти грузовик», а советскому человеку использовать собственный автомобиль в коммер-

## «Москвич-423» практически не продавался автолюбителям: советскому человеку использовать «почти грузовик» в коммерческих целях не полагалось

образовывался грузовой отсек длиной 1473 мм и шириной 1220 мм. Более того, при сложенных задних сиденьях машина могла перевозить 250 кг груза, не считая водителя и его пассажира. Чтобы запасное колесо не занимало место в багажнике, конструкторы заво-

оказался тяжелее «седана», да к тому же предназначался для частых перевозок грузов, задние рессоры у «Москвича-423» сделали шире, чем у базовой модели на 5 мм. Несмотря на явно большие, в сравнении с седаном, возможности, универсал не был полностью избавлен от недостатков. Во-

ческих целях не полагалось. В основном универсалы шли на государственную службу, использовались для доставки мелких партий грузов в розничную сеть магазинов или для перевозки почты.

### Модернизация

С 1958 года на заводе базовая модель «Москвич-402» сменилась на «Москвич-407». После внесения в конструкцию изменений, соответствующих новой базовой версии, выпуск универсалов продолжился под наименованием «Москвич-423Н». Прежде всего, изменения свелись к установке на машину нового верхнеклапанного двигателя. Универсал «Москвич-423Н» первых выпусков практически не отличался внешне от более раннего «Москвича-423» и, чтобы распознать новинку, необходимо было заглянуть под капот. Но до конца 1958 года на машинах изменилась форма накладных «гребенок» на выступах задних дверей, а под заводской эмблемой появилась надпись «Москвич». Теперь обновленный «Москвич-423Н» безошибочно распознавался в потоке других машин.



Иногда на заводе наблюдался дефицит новой резины, поэтому на площадке готовой продукции МЗМА универсалы, седаны и фургоны стоят без колес





«Москвич-423Н»

С конца 1959 года трехступенчатая коробка передач уступила место четырехступенчатой, были введены новые бескамерные шины, что отчасти повлекло за собой изменение главной передачи — прямозубая коническая передача уступила место гипоидной. Со следующего года на машинах изменилась решетка радиатора — вместо «трубы с шаром» появилась «сеточка». У базового автомобиля «Москвич-407» стали обязательными боковые хромированные молдинги, но на универсалы их не ставили, считалось, что утилитарным автомобилям лишние красоты ни к чему. В виде исключения молдинги и двухцветную окраску кузова имели некоторые экспортные модификации «Москвича-423Н», которые в СССР практически не встречались. С 1963 года базовая модель московского завода малолитражных автомобилей еще раз подверглась модернизации. Обновлен-

ный автомобиль получил некоторые узлы и агрегаты от готовящейся к производству следующей модели «Москвич-408»: рулевой механизм с маятниковым рычагом, новую переднюю подвеску, тормоза с автоматической регулировкой зазоров. Таким образом, модернизированная малолитражка, получившая наименование «Москвич-403», стала переходной версией между вторым и третьим поколениями «Москвичей». Выпуск универсала продолжился и на основе «Москвича-403», такая модификация получила свой собственный индекс «Москвич-424». Автомобили «403» и «424», выпускаемые серийно до 1965 года и поставляемые на внутренний рынок, внешне не отличались от предыдущих моделей. По крайней мере, эти отличия были не столь заметны, как на их экспортных модификациях, созданных по заказу «Автоэкспорта».



«Москвич-424» в экспортном исполнении

А в это время...

1958 год



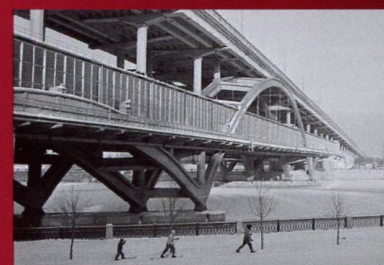
В центре Москвы открыт памятник поэту Владимиру Маяковскому.

1958 год



Третья советская экспедиция отправилась к так называемому «Полюсу недоступности» в Антарктиде на санно-тракторном поезде. Участники этого рейса преодолели 2130 километров при температуре, достигавшей  $-87,4^{\circ}\text{C}$ .

1959 год



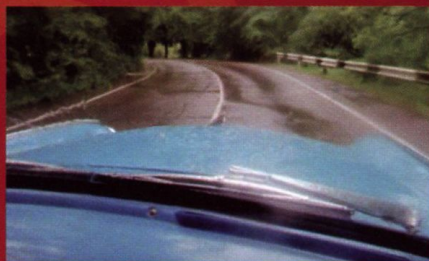
12 декабря открылась станция московского метрополитена «Ленинские горы». Для удешевления строительства был разработан уникальный проект прохождения линии по метромосту, вместо предлагавшегося первоначально тоннеля под Москвой-рекой.





## «Волкодав» (реж. М. Туманишвили, 1991 год)

Агент угрозыска Виктория Журавлева получает задание: внедриться в банду особо опасных преступников. При выполнении задания она сталкивается с неожиданной трудностью: одним из членов преступной группировки является Шурик Волков, первая любовь Виктории. Перед обоими встает проблема выбора... Вместе они оказываются в разных драматических ситуациях: погони, кровь, драки. «Соучастником» преступления — убийства сотрудника ГАИ — невольно оказывается голубой «Москвич-423», на котором едут герои. Финал фильма трагичен: Шурик погибает. Задание выполнено, однако радости от этого Виктория явно не испытывает.



Экспортный «Москвич-424», созданный по заказу «Автоэкспорта»

### Экспорт

Экспортные модели получили совершенно новую внешнюю отделку: крупноячеистую решетку радиатора с указателями поворотов по типу перспективного «Москвича-408», зеркала заднего вида, установ-

ленные на передних крыльях, двухэтажный молдинг на боковинах кузова, новое оформление задних фонарей со встроенными светоотражателями. Такие «люксовые» варианты, казалось бы, привычных автомобилей естественным образом при-

влекали на улицах внимание современников еще и потому, что в СССР их оставалось не так уж и много. Да и сейчас эти варианты остаются самыми малочисленными из всех «Москвичей» второго поколения.





## Дальние родственники



### Opel Olympia (1956 год)

Немецкий малолитражный автомобиль с трехдверным кузовом «универсал» был закуплен Московским автотранспортным институтом (НАМИ) для изучения. Не исключено, что первый опытный образец универсала на МЗМА в трехдверном исполнении изготовлен под влиянием этой машины. На фото: *Opel Olympia* демонстрируется на закрытой профильной выставке в НАМИ вместе с другими новейшими импортными автомобилями-аналогами.



### Skoda 1202 Combi (1961 год)

Чехословацкие автомобили «Шкода» с кузовом универсал поставлялись в СССР и использовались для развозки мелких партий товаров. Интересная особенность чешских универсалов: у них с правого борта два ряда дверей, а с левого только одна для водителя. На фотографиях «Шкода» кажется крупнее нашего «Москвича» за счет более пухлых форм кузова. На самом деле они полные одноклассники — у «Шкоды» двигатель 1221 см<sup>3</sup> мощностью 47 л. с.



Опытный образец микроавтобуса «Москвич-А9»

## Микроавтобус

Логичным продолжением работ по увеличению пассажиро- и грузоподъемности автомобилей на уже существующей агрегатной базе конструкторам МЗМА виделось создание микроавтобусов. К тому же этот тип кузова как раз в то время стал получать большую популярность в Европе и Америке. Чтобы не отставать от всего мира, в 1957 году конструкторы И. А. Гладилин и В. И. Евлампов создают в Москве опытный образец микроавтобуса «Москвич-А9», построенный на базе агрегатов легкового автомобиля «Москвич-402» и отдельных

узлов ГАЗ-21. У него был несущий стальной четырёхдверный кузов (задняя торцевая дверь двухстворчатая), двигатель модели «407», опытная коробка передач и независимая подвеска передних колёс. По сравнению с универсалом «Москвич-423», он вмещал не пять, а девять человек, и перевозил полтонны груза вместо 250 кг. Но, несмотря на заманчивые перспективы, микроавтобус так и остался опытным образцом по очень простой причине: у завода не было возможности запустить его в производство, и работа над микроавтобусом и фургонном на его базе на МЗМА прекратилась.

## 1960 год



На XII Олимпийских Играх в Риме сборная СССР стала абсолютным чемпионом в общем медальном зачете, завоевав 43 золотых, 29 серебряных и 31 бронзовую медаль. Именно тогда легендарный Валерий Брумель (на фото) установил мировой рекорд по прыжкам в высоту, преодолев планку 2 метра 17 сантиметров.

## 1961 год

На Новой Земле прошли испытания мощнейшей в истории водородной бомбы. Ударная волна от 100-мегатонной Царь-бомбы, испытанной на половину мощности, трижды обогнула земной шар, а на острове Диксон (800 км от полигона) взрывной волной выбило окна в домах.

## 1962 год



На экраны вышел первый выпуск сатирического киножурнала «Фитиль». В СССР киножурнал, обличающий различные негативные социальные явления, показывали в кинотеатрах перед каждым сеансом вместо рекламы. В разные годы в «Фитиле» снимались выдающиеся советские актеры, в том числе И. Ильинский, Ф. Раневская, Е. Леонов и другие.



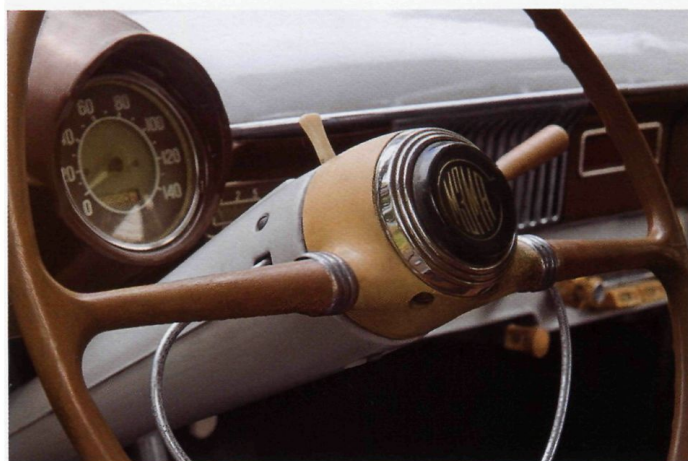


«МОСКВИЧ-423Н»

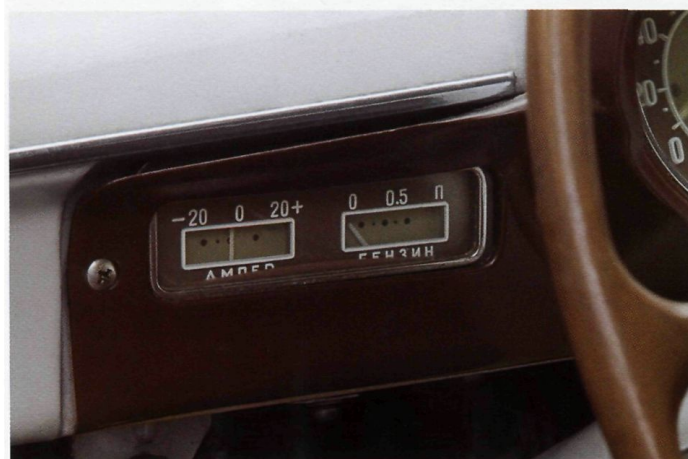








- ❶ Приборные панели на седане и универсале полностью унифицированы. Обратите внимание на оригинальные автомобильные часы, установленные между противосолнечными козырьками
- ❷ Бежево-коричневая отделка салона выглядит старомодно, но вполне достойно
- ❸ Амперметр — важный прибор на автомобилях середины прошлого века. По нему можно было судить об исправности реле-регулятора зарядки аккумулятора и генератора на машине
- ❹ К началу 60-х годов двухдиапазонный приемник стал обязательным атрибутом даже на малолитражных советских автомобилях







- ❶ «Ключка» под приборной панелью — стандартное решение для рычага стояночного (ручного) тормоза в то время
- ❷ Облицовка радиатора «в сеточку» и «клякками» на бампере указывают на выпуск машины в период 1960–1962 годов
- ❸ У «Москвича» был самый прогрессивный в СССР задний фонарь с разделенными секциями стоп-сигнала, поворотника и габаритного огня
- ❹ Торцевая дверь на первых универсалах открывалась влево вбок, что было вполне удобно. Сейчас такое решение обычно применяют на больших внедорожниках



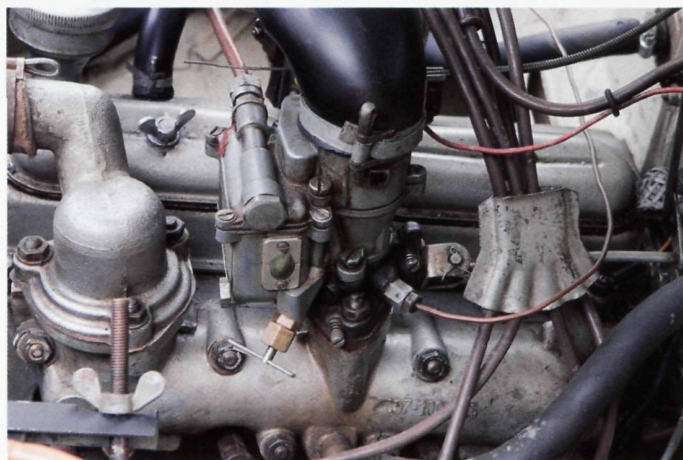
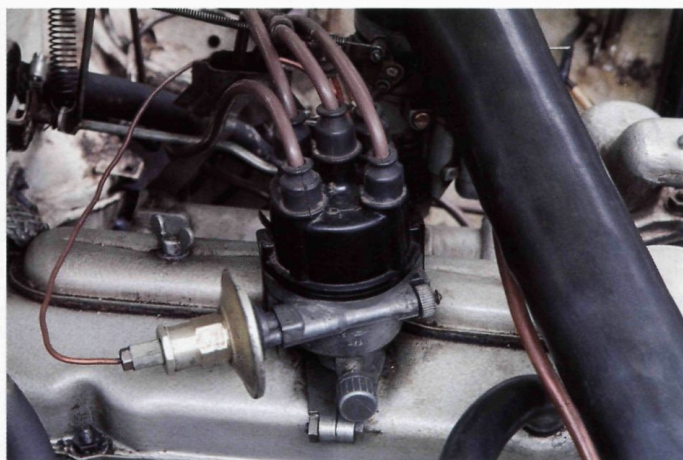




- ❶ Сложенный задний ряд сидений значительно увеличивал объем багажника
- ❷ Монументальная автомобильная геральдика с атрибутами и символами советского государства — неотъемлемая часть советских автомобилей 50–60-х годов
- ❸ Выступающие за пределы кузова дверные ручки с кнопкой удобны, но небезопасны. Они могли нанести травмы пешеходам при неосторожной езде







- ❶ С конца 1959 года «Москвичи» стали комплектоваться бескамерными шинами, а чтобы не было путаницы, на новые покрышки наносили специальную маркировку
- ❷ Прерыватель-распределитель с вакуумным опережением зажигания. Служит для направления тока к свечам зажигания в соответствии с порядком работы цилиндров
- ❸ Карбюратор К-59. Обеспечивает смешивание бензина с воздухом в определенной пропорции для приготовления горючей смеси
- ❹ Достаточно свободное размещение агрегатов под капотом обеспечивало хороший доступ к ним при обслуживании машины





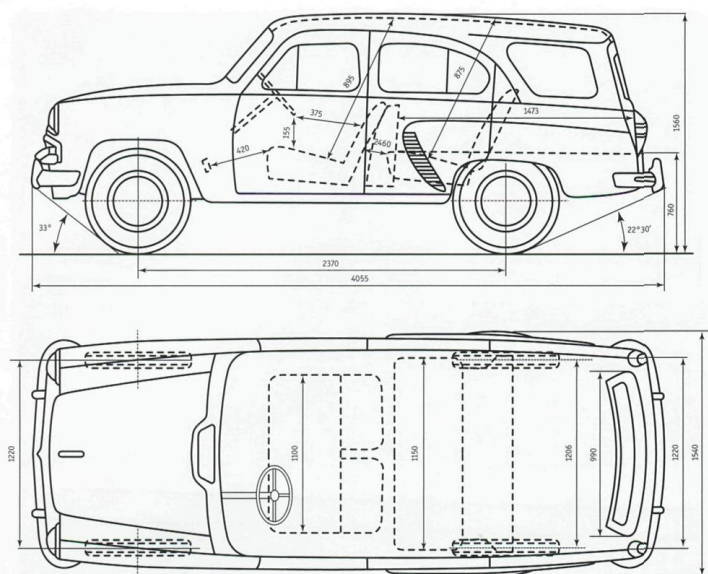


Схема автомобиля «Москвич-423» («Москвич-423Н»)

#### Техническая характеристика «Москвич-423» («Москвич-423Н»)

Число мест	4
Максимальная скорость	100 (105) км/час
Расход топлива при скорости 60 км/час	7,0 (6,5) л/100 км
Тормозной путь со скорости 30 км/час	6,0 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22
Реле-регулятор	РР-24Д
Стартер	СТ-122 (СТ-4)
Прерыватель-распределитель	Р-35Б
Свечи зажигания	A11Y
Размер шин	5,60-15

#### Масса:

снаряженная	1020 (1030) кг
полная	1420 (1430) кг
на переднюю ось	620 (630) кг
на заднюю ось	800 кг

#### Дорожные просветы:

под передней осью	200 мм
под задней осью	200 мм

#### Наименьший радиус поворота:

по колее переднего наружного колеса	6,0 м
по наиболее выступающей части	6,3 м

#### Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и трехзубчатый сектор, передаточное отношение 17,0

#### Подвеска передняя:

независимая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами

#### Подвеска задняя:

зависимая, рессорная, с гидравлическими амортизаторами

#### Тормоза:

рабочий барабанный на всех колесах, привод гидравлический  
стояночный на задние колеса с механическим приводом

#### Коробка передач:

механическая, трехступенчатая (четырёхступенчатая)

#### Сцепление:

однодисковое, сухое

#### Передаточные числа:

I 3,53 (3,91); II 1,74 (2,42); III 1,00 (1,45) (IV 1,00),  
задний ход 4,61 (4,95)

#### Главная передача и ее передаточные числа:

5,14 (4,62)

#### Двигатель:

402 (407), рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра	72 (76) мм
Ход поршня	75 мм
Литраж двигателя	1022 (1036) см <sup>3</sup>
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

#### Карбюратор:

К-44 (К-59)

#### Максимальная мощность:

36 (45) л. с. при 4200 (4500) об/мин

#### Максимальный крутящий момент:

7,1 (8,8) кгс. м при 2400 (2600) об/мин





Выпуск самого первого варианта универсала продолжался недолго, не более одного года, с 1957-го до середины 1958 года. В общей сложности за это время МЗМА успел изготовить 1525 универсальных «Москвичей» модели 423. Следующая модификация прожила на конвейере дольше, с 1958 по 1963 год. Всего же было изготовлено 29 562 экземпляра автомобиля «Москвич-423Н».



#### «Москвич-411» (1958–1961 годы)

Этот автомобиль является комбинацией из двух других: «Москвича-410» седана повышенной проходимости со всеми ведущими колесами и универсала «Москвич-423». По сути, он стал прототипом популярных сегодня комфортабельных джипов полноприводных автомобилей с универсальными кузовами, но в то время остался непонятым и потому невостребованным. Основной причиной этого была дороговизна конструкции. Всего удалось изготовить 1515 экземпляров «Москвича-411».



#### «Москвич-430» (1958–1960 годы)

Одновременно с универсалом на МЗМА запустили в производство унифицированные с ним по кузову фургоны «Москвич-430». Отличие состояло лишь в заглушенной намертво задней паре дверей и в отсутствии остекления грузового отсека, включая и заднюю дверь. В таком варианте автомобиль больше подходил для перевозки грузов, но не мог быть при необходимости использован для транспортировки людей, так как у него отсутствовал второй ряд сидений.



#### «Москвич-430» (1960–1963 годы)

Очень быстро кузов фургонов был пересмотрен в сторону упрощения производства. В результате «рудименты» в виде наружных оконных рамок задних дверей и наклонных водостоков, доставшихся универсалу и фургону от седана, ушли в прошлое. Боковины фургона стали более простыми и лаконичными, с двумя большими подштамповками в виде окон. В таком варианте фургон получил наибольшее распространение и был очень востребован, особенно на внутригородских перевозках. Единственное, на что жаловались эксплуатационники, малая грузоподъемность фургона, всего 250 кг.

#### «Москвич-430» 4×4

Создавая новые варианты своих автомобилей из готовых решений, как из кубиков, конструкторы МЗМА не могли не попробовать соединить в одной конструкции полноприводную трансмиссию и кузов фургона. Действительно, такой опытный образец был создан и даже демонстрировался на закрытых профильных выставках, устраиваемых для руководства отрасли. Но, обладая многими достоинствами, полноприводный фургон так и остался не замеченным «сверху», а значит, не получил путевку в большую жизнь.



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



**ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ  
ЗИС-101А**

**DeAGOSTINI**

