

№ 1



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»



«МОСКВИЧ-400-420А»

DeAGOSTINI



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»

Форум о
журнальных...

nasekomi.ru



«Автолегенды СССР»

Выходит раз в две недели

Специальный выпуск № 1, 2020

«Коллекция легендарных автомобилей "Москвич"»

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

ИЗДАТЕЛЬ, ИМПОРТЕР В РОССИЮ:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

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

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

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

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

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон горячей линии в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена
первого выпуска: 149 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также приложения
к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска
является приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут
отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «АМА-ПРЕСС», 111116, г. Москва,
Энергетический пр., д. 3, стр. 1

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 3, 5, 6, 8–13: ООО «Тайга Групп»; стр. 4, 7, 15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

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

3D графика: Наиль Хуснутдинов



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

Дата печати (производства): 01.09.2020
Дата выхода в России 15.09.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



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

Попытки наладить производство малолитражных автомобилей для частных предпринимателей еще до начала Великой Отечественной войны. Но реализовать эту идею удалось лишь в канун празднования 800-летнего юби-

лея 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 для того

времени цене — 9000 руб. В стране, пережившей войну, мало кто мог позволить себе такую покупку, но даже гипотетическая возможность иметь собственную машину согревала душу советского человека.



Не секрет, что «Москвич» был точной копией немецкой довоенной легковушки *Opel Kadett K38*, причем не самой распространенной четырехдверной модификации. Интереснее другое: первый советский «народный» легковой автомобиль запустили в производство по личному распоряжению товарища Сталина.

Прототип «Москвича», немецкий *Opel Kadett K38*, приглянулся ему еще до войны. Есть сведения, что такой машиной владел 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 представленных автомобилей был и *Opel Kadett K38*. Очевидцем тех событий стал А. Ф. Андронов, впоследствии главный конструктор

МЗМА. Именно он курировал на показе *Opel Kadett*. Андронов не раз рассказывал о распоряжении председателя Комитета обороны И. В. Сталина: «Мимолетно взглянув на КИМ-10 и модернизированный под «Опеля» 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».



Большой дорожный просвет и простая и крепкая конструкция позволяли «Москвичу-400-420» преодолевать бездорожье



Четырехдверный седан «Москвич-400-420»

Советских специалистов не порадовало выбор вождя: еще до войны на заводе начали готовиться к выпуску своей машины, а тут строгий приказ осваивать *Opel Kadett*. Это означало, что большую и трудоемкую работу по подготовке производства придется начинать сначала. Далеко не все были согласны и с выбором модели автомобиля. Например, у той же фирмы *Opel* была более современная и мощная машина *Opel Olympia* с верхнеклапанным двигателем и алюминиевой головкой цилиндров. Но спорить со Сталиным было бессмысленно, да и небезопасно.

Бытует мнение, что для выпуска *Opel Kadett* из Германии в Москву вывезли производственное оборудование. Но эта версия не подтверждается ни очевидцами, ни документами. На заводе *Opel* в Рюссельсхайме после войны оставалась незначительная часть оборудования для выпуска *Opel Kadett*,

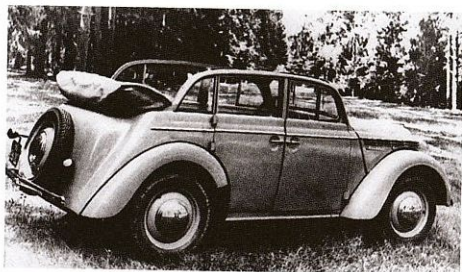
хотя производство самой машины там свернули еще в 1940 году в связи с переходом промышленности на военные рельсы. То, что сохранилось, в основном использовалось для производства более популярной двухдверной модели *Opel Kadett P38*. А Сталин распорядился выпустить четырехдверную версию. Готовой технической 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 автозавода пришлось создавать заново, на основании сохранившихся трофейных образцов. Сделать это только силами конструкторского бюро МЗМА было невозможно, поэтому к работе привлекли немецких специалистов, вольнонаемных инжене-

ОТКРЫТЫЙ КАБРИОСЕДАН «МОСКВИЧ-400-420А» СЕГОДНЯ СМОТРИТСЯ ВЫЧУРНО. В ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ ТАКИЕ ВЕРСИИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ВЫПУСКАЛИ ВЫНУЖДЕННО, ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ В СТРАНЕ ЛИСТОВОГО СТАЛЬНОГО ПРОКАТА





В 1948 ГОДУ «МОСКВИЧИ» НАЧАЛИ ПОСТАВЛЯТЬ НА ЭКСПОРТ. ПЕРВЫЕ 50 МАШИН УШЛИ
В ФИНЛЯНДИЮ. ВСЕГО ФИНЛЯНДИИ ПРОДАЛИ 3400 «МОСКВИЧЕЙ» ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ



ров, живших в Германии. Так, кузов «Москвича» проектировало конструкторское бюро в саксонском городке Шварценберге. Здесь под руководством советского инженера О. В. Дыбова создали мастер-модель четырехдверного кузова, комплект рабочих чертежей и шаблоны для штампового оборудования. В марте 1946 года эти рабочие материалы были отправлены в Москву, где продолжалась подготовка машины к запуску в производство. Сами штампы изготавливали 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, известного специалиста в области двигателестроения. Документация воссоздавалась по имеющимся образцам. «Москвич-400-420» оснащался четырехцилиндровым компактным нижнеклапанным двигателем, который при степени сжатия всего 5,8 работал на самом низкосортном бензине с октановым числом 66. Несмотря на свою «несовременность», даже по тем временам четырехсотый двигатель славился долговечностью и экономичностью (расход топлива всего 8 л на 100 км). Мощности двигателя (23 л.с.) хватало, чтобы разго-

нять машину до 90 км/ч, а больше тогда и не требовалось.

Автомобиль оснащался независимой передней подвеской колес, названной по имени ее изобретателя — Дюбонне. Оригинальность ее в том, что качание колеса осуществлялось не поперек, а вдоль кузова. Такая подвеска с двумя продольными рычагами обеспечивала автомобилю высокую курсовую устойчивость, отпадала необходимость в регулировке развала колес. Но на отечественных автомобилях она больше никогда не применялась. Подвеска задних колес была традиционной, 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 неподрессоренную массу колеса, тем самым улучшив плавность хода и управляемость автомобиля. 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.



В 1951 году, специально для спортивных соревнований, на базе экспериментального седана в двух экземплярах был построен «Москвич-Э403-424-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 составлял 1074 см³, а мощность 33 л.с. Машина развивала скорость до 123 км/ч. В 1951 году на чемпионате СССР по автомобильным гонкам пилотировавший одну из этих машин А. Ипатенко занял второе место.



Еще один специальный спортивный автомобиль создали на МЗМА в единственном экземпляре на базе «Москвича-401» — его называли «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. В 1955 году на базе «Москвича-401» на заводе создали первый по-настоящему гоночный автомобиль с задним расположением двигателя — «Москвич-Г1-405» (МЗМА-1). Он был построен в единственном экземпляре. Одна из его особенностей — заднее расположение форсированного до 70 л.с. опытного двигателя модели «405» с четырьмя мотоциклетными карбюраторами. От «Москвича-401» ему достались 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.





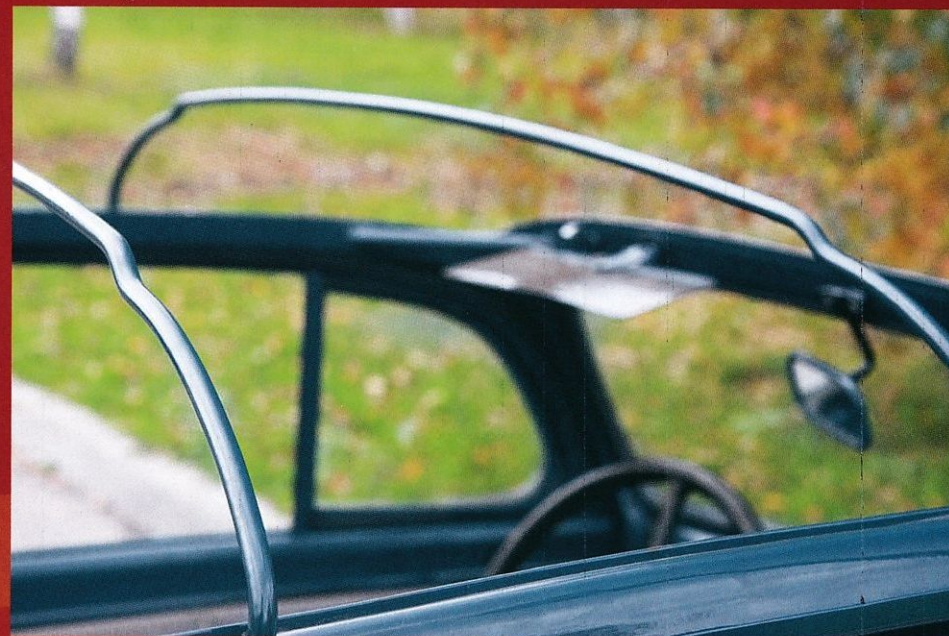




НА «МОСКВИЧАХ» 400-ГО СЕМЕЙСТВА ДВЕРИ С КАЖДОЙ СТОРОНЫ РАСКРЫВАЛИСЬ НАПОДОБИЕ ВОРОТ. СЧИТАЛОСЬ, ЧТО ЭТО ОБЕСПЕЧИВАЕТ УДОБНУЮ ПОСАДКУ



▲ Приборы сгруппированы в центре приборной панели, а по бокам от них располагались овальные отверстия двух «перчаточных ящиков»

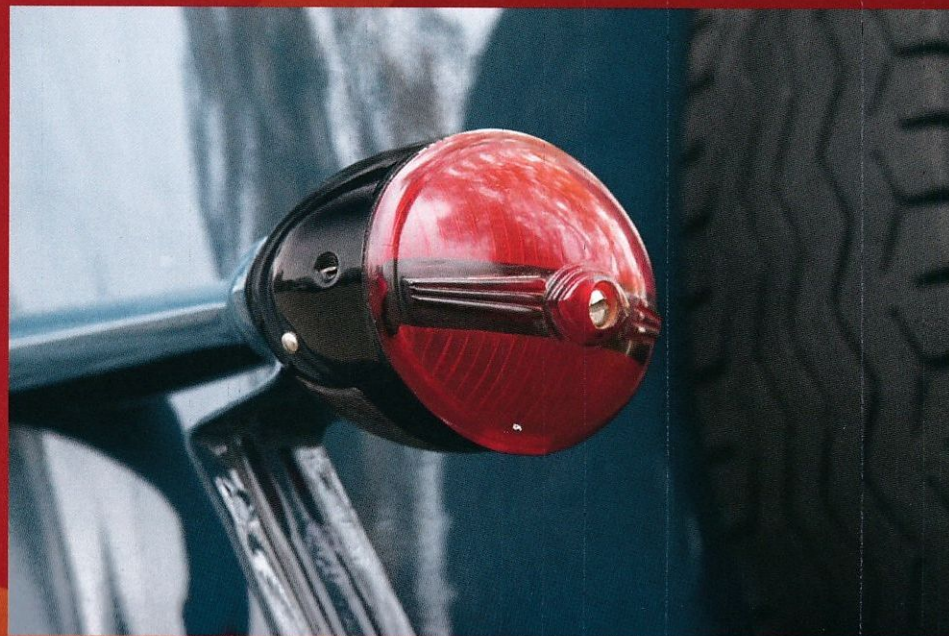


▲ Съемные дуги вставлялись в специальные отверстия в кузове и не позволяли тенту провисать в натянутом положении

▼ Узенькое окошко в тенте не обеспечивало хорошую обзорность назад




▼ Единственный задний фонарь одновременно служил габаритным огнем, стоп-сигналом и подсветкой номерного знака





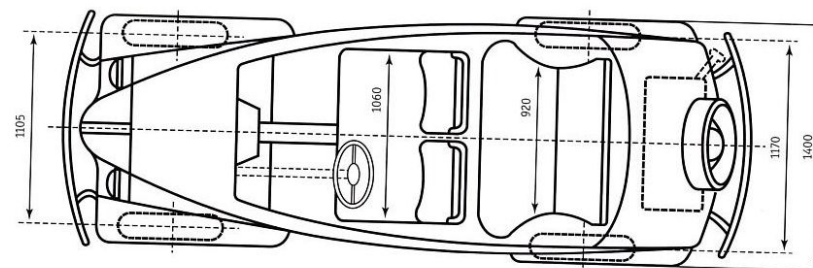
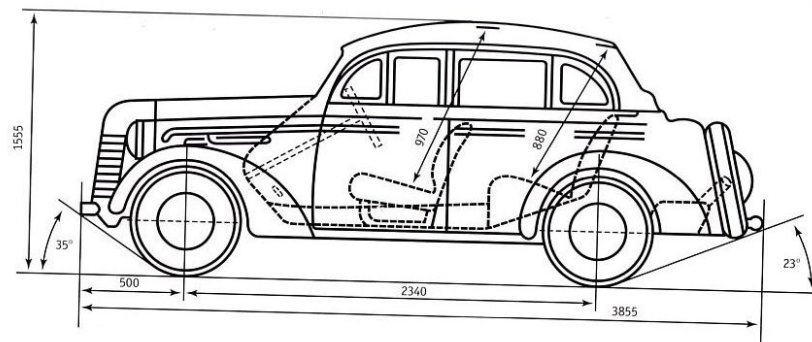
- ▲ Запасное колесо не планировалось убирать в багажник
- ◀ Капот, в современном понимании этого слова, на «Москвиче» отсутствовал, вместо него для доступа к двигателю служили подъемные боковины с обеих сторон
- ▼ Петли дверей сильно выступали наружу



A close-up photograph of the front grille of a Moskvich car. The central emblem is a tall, silver, shield-shaped badge. At the top is a small red star. Below it is a red chevron pointing downwards. The main body of the badge is a large, stylized red letter 'M'. At the base of the badge is a silver rectangular plate with the letters 'ЗМА' in red. The grille itself consists of dark blue horizontal slats. The background is blurred, showing a person's head and shoulder.

ЭМБЛЕМА «МОСКВИЧА». В ОСНОВАНИИ БАШНИ
МОСКОВСКОГО КРЕМЛЯ — БУКВА «М». НИЖЕ,
НА ТАБЛИЧКЕ, ОТДЕЛЬНО СТОЯЩИЕ БУКВЫ
«ЗМА». СЛОЖИВ БУКВЫ ВМЕСТЕ, МОЖНО
ПРОЧИТАТЬ НАЗВАНИЕ ЗАВОДА — МЗМА

СХЕМА АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ-400-420»



Технические характеристики «Москвич-400-420» (в скобках данные по «Москвичу-401-420»)

Число мест	4
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	8 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ9-65 (ЗСТ-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

Масса, кг

снаряженная	855
с нагрузкой 4 чел. общая	1155
на переднюю ось	540
на заднюю ось	615

Дорожные просветы, мм

под передней осью	200
под задней осью	200

Наименьший радиус поворота, м

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

Рулевой механизм

глобоидальный червяк и трехзубчатый сектор, передаточное отношение 15,0

Подвеска передняя

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

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, одностороннего действия

Тормоза

рабочий — колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом

стояночный — 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)

Главная передача

коническая, передаточное число — 5,14 (36 и 7 зубьев)

Двигатель

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

Диаметр цилиндра	67,5 мм
Ход поршня	75 мм
Объем двигателя	1074 см³
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 ГОДА, А СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НАЧАЛОСЬ В ЯНВАРЕ 1947 ГОДА. ВСЕГО С 1946 ПО 1954 ГОД УСПЕЛИ ИЗГОТОВИТЬ ОКОЛО 114 ТЫС. СЕДАНОВ МОДЕЛИ «400-420»

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 экз. Завод производил и коммерческое шасси «Москвич-400-420К» (2562 экз.), которое различные авторемонтные предприятия модернизировали под фургоны. Эти машины не предназначались для использования частниками.

«МОСКВИЧ-400-421»



Кузов «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, однако наши специалисты решили, что они не будут востребованы, поэтому универсалы так и не были запущены в производство.

«МОСКВИЧ-400-420М»



Автомобиль предназначался для обслуживания населения — медицинской помощи на дому. От базовой модели он отличался только наружными опознавательными знаками с красным крестом. Кроме этой модификации с кузовом «седан» выпускалась машина с ручным управлением для инвалидов.

«МОСКВИЧ-400-420Э»



Специальное шасси-пикап изготавливалось по заказу Министерства обороны. Предназначалось для аэродромного пускового агрегата АПА-7. Внутри фургона — зарядное устройство и аккумуляторы, приводившие в действие электростартеры первых советских турбореактивных самолетов.

«МОСКВИЧ-Э403-424»



Небольшая опытная партия 1949 года. Каркас кузова базовой модели, получил новые наружные панели, в том числе капот аллигаторного типа и выступающий багажник с доступом снаружи. Были установлены двигатель новой модели «403» с расположенными сверху впускными клапанами и алюминиевой головкой блока и коробка передач с рычагом переключения на рулевой колонке.

ЗАКАЖИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ КОЛЛЕКЦИИ В ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ DEAGOSHOP.RU!

ВЫГОДНО

ГАРАНТИЯ ЛУЧШЕЙ ЦЕНЫ И НАКОПЛЕНИЕ БОНУСНЫХ БАЛЛОВ ЗА ПОКУПКИ

УДОБНО

ВОЗМОЖНЫ ТРИ СПОСОБА ДОСТАВКИ НА ВЫБОР, ВКЛЮЧАЯ ДОСТАВКУ КУРЬЕРОМ ДО ДВЕРИ

КОМФОРТНО

ОПЛАТА НА САЙТЕ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ИЛИ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ЗАКАЗА

НАДЕЖНО

ВЫ ТОЧНО ПОЛУЧИТЕ КАЖДЫЙ ВЫПУСК КОЛЛЕКЦИИ



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ
«МОСКВИЧ-407»



DeAGOSTINI

Представленные изображения моделей могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

16+

