

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

№ 2

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»



«МОСКВИЧ-407»

DeAGOSTINI



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»



«Автолегенды СССР»

Выходит раз в две недели

Специальный выпуск № 2, 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 для Москвы

8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail:

care@deagostini.ru

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 Дистрибушн 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 дистрибутор 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

второго выпуска: 299 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: 5000 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

16+

Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 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 подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

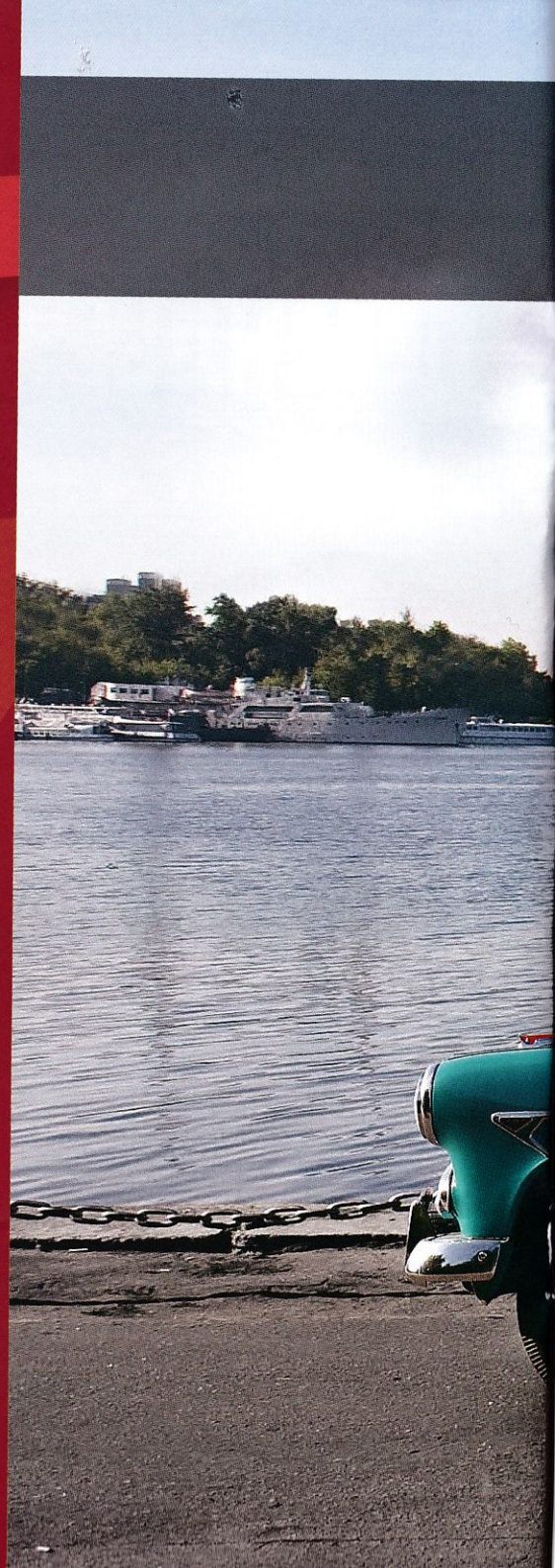
Дата печати (производства): 23.09.2020

Дата выхода в России 06.10.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

GR
GROUP



В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД В СССР ЕДИНСТВЕННЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ, ВЫПУСКАВШИМ ЛЕГКОВЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ ШИРОКОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ, БЫЛ МОСКОВСКИЙ ЗАВОД МАЛОЛИТРАЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (МЗМА, ВПОСЛЕДСТВИИ АЗЛК)

В 1958 году, практически одновременно с началом серийного выпуска «Москвичей-407», вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР «О мерах по дополнительному развитию автомобильной промышленности». Согласно этому документу Москов-

скому заводу малолитражных автомобилей предписывалось к 1965 году увеличить производство легковых автомобилей до 100 тыс. шт. в год, учитывая высокий спрос на «Москвичи» внутри страны и их большой экспортный потенциал.

На Всемирной автомобильной выставке, проходившей в августе 1958 года в Брюсселе, «Москвич-407» и «Москвич-423» были отмечены золотыми медалями и дипломами. Помимо стран социалистического содружества, «Москвич-407» пользовался хорошим

спросом в Финляндии, Норвегии, Бельгии и Греции. Чтобы нарастить выпуск экспортных вариантов «Москвичей», пришлось пожертвовать полноприводными модификациями: в январе 1961 года М-410Н и М-411Н были сняты с производства.



Прочные, надежные, достаточно современные, простые в эксплуатации и ремонте «Москвичи» были вполне конкурентоспособны и на мировом рынке. По наследству от предыдущей модели «Москвичу-407» достались гнутые (панорамные) ветровые и задние стекла, телескопические амортизаторы двойного действия спереди и сзади, бесшкворневая подвеска передних колес. В стандартную комплектацию входил радиоприемник. Назвать «Москвич-407» абсолютно новой моделью было бы неправильно. Он стал глубокой модернизацией выпускавшегося до него «Москвича-402». Главным отличием обновленной версии стала мощность. На «Москвиче-407» установили новый верхнеклапанный двигатель мощностью 45 л.с. вместо устаревшего нижнеклапанного силового агрегата мощностью всего 35 «лошадок». По тем временам — настоящий технический прорыв!



«Москвич-407» (1958 год)

Появлению подобного двигателя предшествовала большая работа. До запуска в серийное производство верхнеклапанные моторы устанавливали только на заводских спортивных машинах, которые участвовали в соревнованиях на первенство страны и показали блестящие результаты. Их успехи вдохновили заводских конструкторов И. И. Окунева, И. А. Гладилина и Я. В. Горячего на создание верхнеклапанного двигателя для серийного «Москвича». Конструкторы старались достичь компромисса между существующим оборудованием и новой прогрессивной конструкцией. Альтернатива нашлась: блок цилиндров двигателя «Москвича-407» начали изготавливать на уже работающих на заводе станках. Принципиально новым оказалась только алюминиевая головка цилиндров двигателя с верхним расположением распределительного вала. Первую сотню 45-сильных моторов изгото-



«Москвич-407» (1960 год)

ли в 1957 году, а с мая 1958-го ими стали комплектовать серийные автомобили.

Сначала «Москвичи-407» внешне почти не отличались от предыдущей модели — «Москвичей-402». Распознать новинку помогали детали: сократилась в высоту хромированная «гребенка» на выступе задней двери, а под заводской эмблемой появилась надпись «Москвич». С декабря 1959 года на отечественных легковых автомобилях начали устанавливать новую четырехступенчатую коробку передач вместо трехступенчатой. Это улучшило динамические и эксплуатационные качества машин, особенно на грунтовых и горных автодорогах. Чтобы разнообразить дизайн малолитражки, кузов «Москвича» по моде тех лет сделали двухцветным, а границу перехода от одного цвета к другому замаскировали при помощи разделяющего

молдинга из нержавеющей стали. Двухцветные машины «улучшенной комплектации» шли в основном на экспорт.

В 1960 году на автомобиле появились новая облицовка радиатора, существенно изменившая его «лицо», а также новые задние фонари с двумя рассеивателями вместо трех. Одновременно с этим боковой молдинг стали устанавливать на все выпускаемые малолитражки, независимо от цветности. В декабре 1960 года шумный редуктор главной передачи с прямозубыми коническими шестернями уступил место более тихой и надежной гипоидной передаче. В январе 1961 года пластмассовый красный «флажок» на капоте заменили металлической «каплей», а в феврале 1962 года пропали «клыки» с бампера. В таком «классическом» варианте «Москвич-407» выпускался до октября 1963 года.

АВТОМОБИЛИ «МОСКВИЧ-407» ПОЛЬЗОВАЛИСЬ СПРОСОМ ЗА РУБЕЖОМ. СПЕЦИАЛЬНО
ДЛЯ ЭКСПОРТНОЙ ПРОГРАММЫ НА МЗМА ОСВОИЛИ ДВУХЦВЕТНУЮ ОКРАСКУ КУЗОВОВ,
А ЧТОБЫ ЛИНИЯ РАЗГРАНИЧЕНИЯ ЦВЕТОВ ПОЛУЧАЛАСЬ КРАСИВОЙ, ВВЕЛИ
РАЗДЕЛЯЮЩИЙ МОЛДИНГ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ





НА «МОСКВИЧАХ-407» ПЕРВЫХ ВЫПУСКОВ СТОЯЛА РЕШЕТКА РАДИАТОРА В ВИДЕ ХРОМИРОВАННОГО БРУСА, ДОСТАВШАЯСЯ ИМ ОТ «МОСКВИЧА-402». НО ВСКОРЕ «ЧЕТЫРЕСТА СЕДЬМАЯ» МОДЕЛЬ ПОЛУЧИЛА СОБСТВЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ — МЕЛКОЯЧЕИСТУЮ РЕШЕТКУ

При создании «Москвича-407» советские конструкторы использовали не только собственные наработки, но и опыт коллег из других стран. Среди европейских автомобилей того времени есть те, которые можно назвать «родственниками» нашего главного героя.

Simca Aronde 1300 (1957 год)

На фото справа модернизированный вариант 1957 года, а впервые автомобиль был представлен публике в 1951 году. Он считался одним из лучших в своем классе. До 1963 года изготовили почти 1,4 млн «ласточек» — именно так переводится на русский язык французское название этой модели. По конструкции и компоновке *Aronde* схож с нашим «Москвичом» — двигатель расположен продольно спереди, привод на заднюю неразрезную ось. Технические характеристики *Aronde* были несколько лучше:



при меньшем объеме (1221 см³) его мотор развивал большую мощность (47 л. с.), соответственно и максимальная скорость автомобиля была выше — 125 км/ч.



Hillman Minx Series III (1960 год)

Типичный представитель английской школы автомобилестроения, внешне очень схожий с автомобилем «Москвич». *Hillman* оснащался более мощными двигателями (от 53 до 69 л. с.) и, соответственно, имел недостижимые для советской малолитражки динамические показатели: его максимальная скорость доходила до 140 км/ч.



Opel Rekord (1959 год)

Невероятно популярная в Европе на рубеже 50–60-х годов модель классической компоновки со спокойным, красивым дизайном, выделявшим ее среди конкурентов. *Opel Rekord* обладал неплохими техническими характеристиками, оснащался полуторалитровым двигателем (1488 см³) и развивал максимальную скорость до 128 км/ч.



«Москвичи» на международном ралли «1000 озер» (1959 год)

Появление «Москвича-407» на кольцевых, ипподромных гонках и ралли способствовало развитию в СССР автомобильного спорта. Автомобили оснащались форсированными двигателями (до 67 л. с. при 4800 об/мин), стабилизаторами поперечной устойчивости и более жесткими пружинами задней подвески. На машинах этой модели было одержано 12 побед на чемпионатах СССР.

В октябре 1956 года Центральный автотоклуб СССР был принят в члены Международной автомобильной федерации (FIA). Советский автоспорт получил представительство в международном органе, регулирующем этот технический вид спорта, а гонщики вышли на международный уровень.

Уже в августе 1958 года наши спортсмены дебютировали на «Москвичах-407» в международном соревновании — ралли «1000 озер» в Финляндии. Гонщики выступали практически на серийных, не доведенных до спортивного уровня машинах, да и раллийного опыта у них почти не было. Но до финиша дошли все четыре заводских экипажа! В течение следующих четырех лет «Москвичи» успешно выступали на зарубежных трассах. Благодаря этому экспорт советских автомобилей увеличился в несколько раз.

7



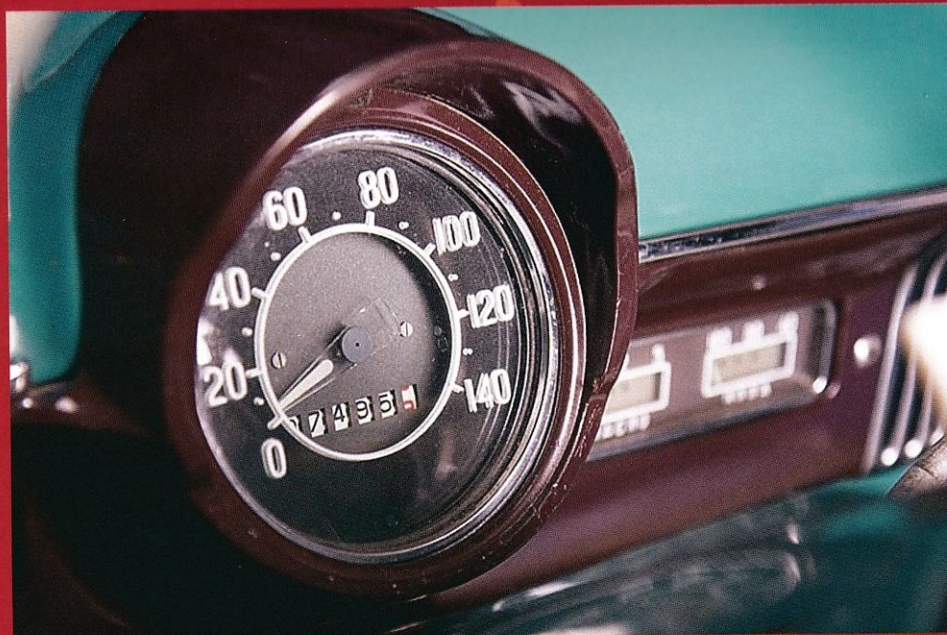
Советская команда на ралли «Монте-Карло 1964» (Монако) выступала на автомобилях «Москвич-407» и «Волга ГАЗ-М21»





«МОСКВИЧИ» ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ ПЫТАЛИСЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В КАЧЕСТВЕ ТАКСОМОТОРОВ ВО МНОГИХ ГОРОДАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ В СТОЛИЦЕ. НО ПО ВМЕСТИМОСТИ И РЕСУРСУ ОНИ ПРОИГРЫВАЛИ ГОРЬКОВСКИМ «ВОЛГАМ» И ПОТОМУ ВСКОРЕ ИСЧЕЗЛИ — СНАЧАЛА ИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ АВТОЗАВОДА, А ПОТОМ И С ГОРОДСКИХ УЛИЦ





▲ Приборы немногочисленны и лаконичны, поэтому их показания хорошо «считываются»

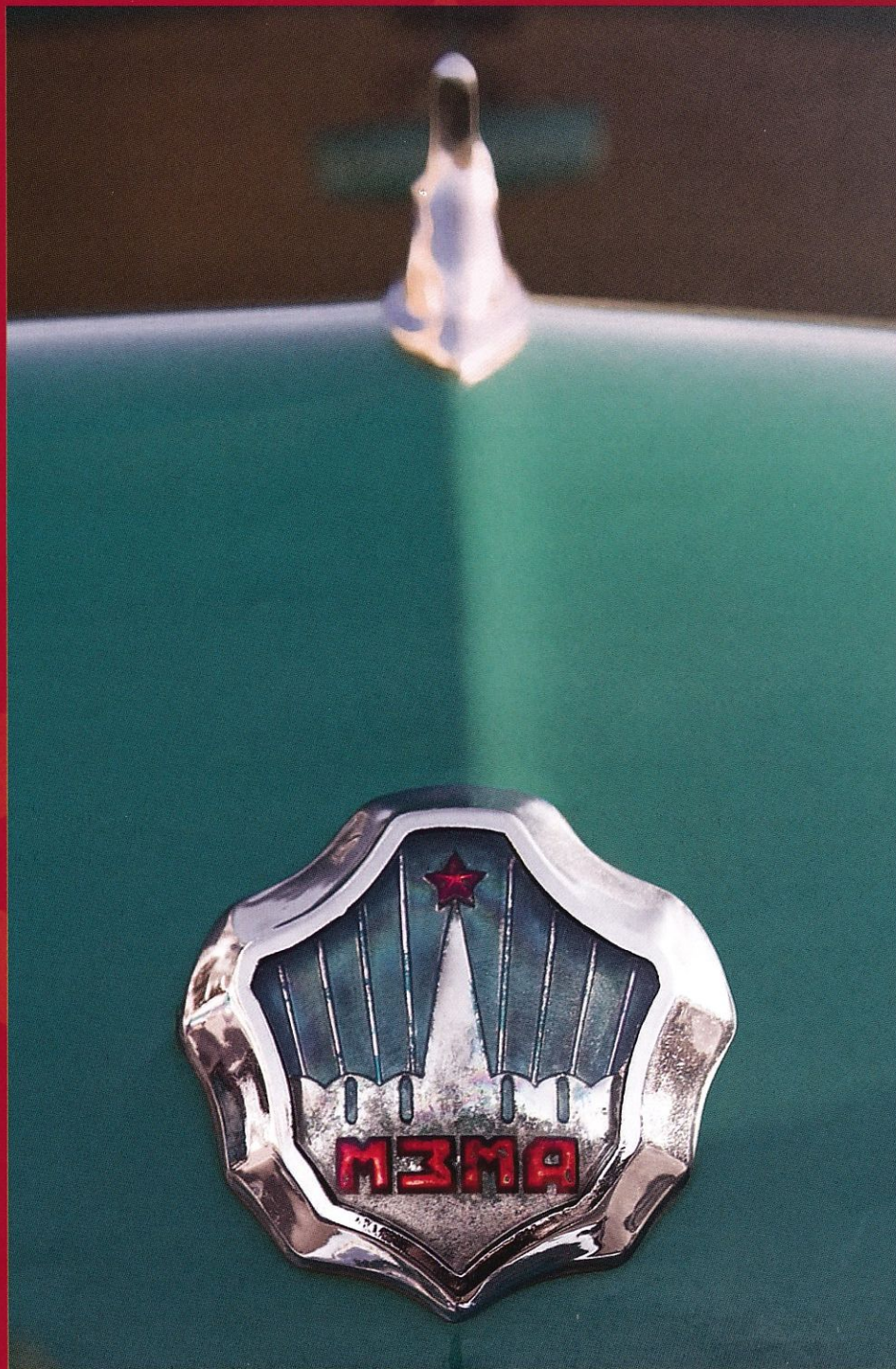
▼ Заправочная горловина топливного бака на «Москвичах» находилась сзади — она была спрятана за номерную табличку. Такое расположение позволяло свободно подъезжать к заправочной колонке



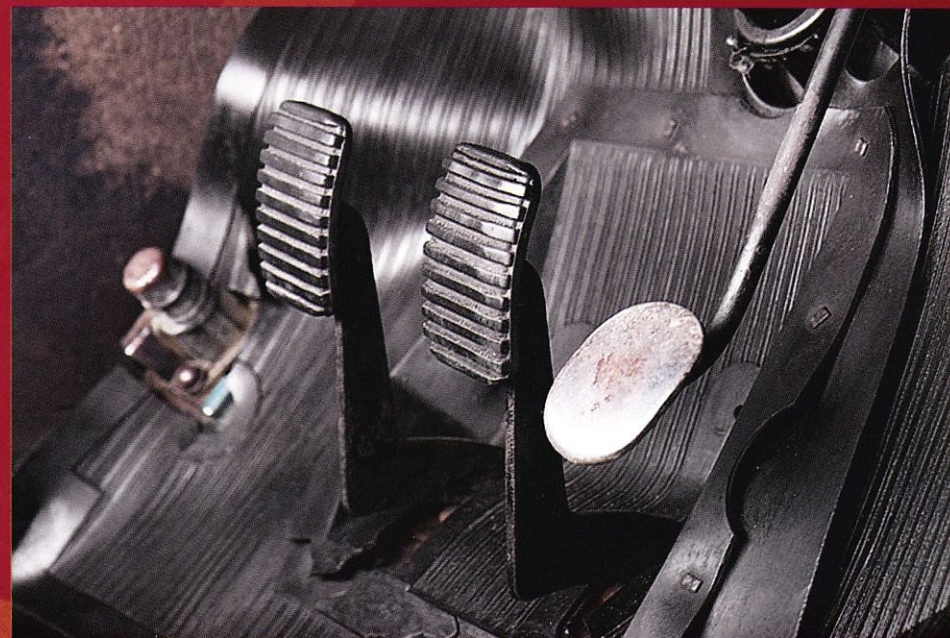
▲ На переднем крыле у «Москвичей» устанавливался красный треугольник из плексигласа с обозначением модели

▼ На задних дверях и крыльях заметна подштамповка, символизирующая поджатые перед прыжком лапы хищного зверя. Так художники-дизайнеры пытались придать динамичность силуэту автомобиля





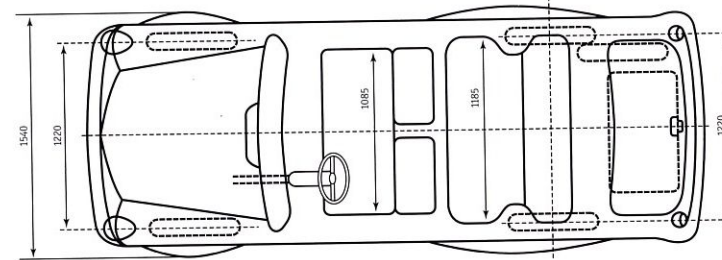
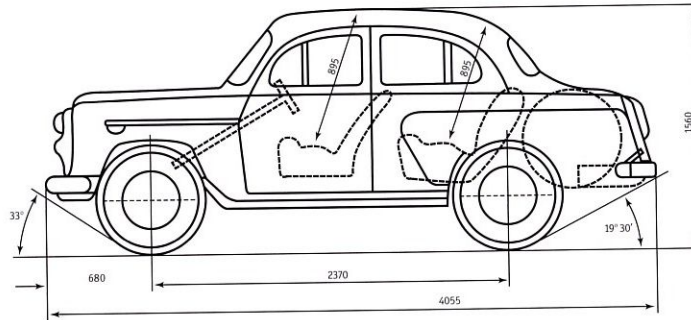
- ▲ «Подарок» для автотуристов — раскладывающиеся в ровное спальное место спинки сидений
- ◀ На эмблеме четко прочитывается силуэт одной из башен московского Кремля с рубиновой звездой и фрагмент кремлевской стены
- ▼ Педали сцепления и тормоза устанавливались на полу. Видна ножная кнопка центрального переключателя света фар (ближний-дальний)





НА КАПОТЕ МАШИН РАННИХ ВЫПУСКОВ РАСПОЛАГАЛСЯ КРАСНЫЙ ФЛАЖОК С ПЯТИКОНЕЧНОЙ ЗВЕЗДОЙ. В ЯНВАРЕ 1961 ГОДА ЕГО СМЕНИЛА БЕСФОРМЕННАЯ И НЕВЫРАЗИТЕЛЬНАЯ ХРОМИРОВАННАЯ «КАПЛЯ», ОКАЗАВШАЯСЯ БОЛЕЕ ТЕХНОЛОГИЧНОЙ В ПРОИЗВОДСТВЕ

СХЕМА АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ-407»



Технические характеристики «Москвич-407»

Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	6,5 л/100 км
Тормозной путь со скорости 30 км/ч	6,0 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-42
Генератор	Г-22; 16 а; 200 вт
Реле-регулятор	РР-24Д
Стартер	СТ-122; 0,6 л.с.
Прерыватель-распределитель	Р-35Б
Свечи зажигания	A11Y
Размер шин	5,60–15

Масса, кг

снаряженная	990
с нагрузкой 4 чел. общая	1290
на переднюю ось	640
на заднюю ось	650

Дорожные просветы, мм

под передней осью	200
под задней осью	200

Наименьший радиус поворота, м

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

Рулевой механизм

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное отношение — 17,0

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечным расположением рычагов, бесшкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические, двустороннего 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, рычаг управления на рулевой колонке, позже четырехступенчатая

Передаточные числа трехступенчатой коробки передач

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61

Передаточные числа четырехступенчатой коробки передач

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,0; задний ход — 4,71

Главная передача и ее передаточные числа

коническая главная передача: 4,71 (33 и 7 зубьев)
гипоидная главная передача: 4,55

Двигатель

407, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	75 мм
Литраж двигателя	1358 см ³
Степень сжатия	7,0
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

К-59 (с падающим потоком)

Максимальная мощность

45 л.с. (33 кВт) при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

9,0 кНм при 2600 об/мин

ВМЕСТЕ С БАЗОВОЙ МОДЕЛЬЮ ЛЕГКОВОГО МАЛОЛИТРАЖНОГО «МОСКВИЧА-407», ВЫПУСКАВШЕЙСЯ С АПРЕЛЯ 1958 ПО ДЕКАБРЬ 1963 ГОДА, НОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ СТАЛИ ОСНАЩАТЬ ВСЕ ЕГО МОДИФИКАЦИИ

ДЛЯ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА ДОМУ БЫЛ РАЗРАБОТАН АВТОМОБИЛЬ «МОСКВИЧ-407М» СО СПЕЦИАЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ, АПТЕЧКОЙ И ВНУТРЕННЕЙ ОБИВКОЙ КУЗОВА ИЗ МОЮЩЕГОСЯ КОЖЗАМЕНИТЕЛЯ. В ЖАРКИЕ СТРАНЫ С ТРОПИЧЕСКИМ КЛИМАТОМ ОТПРАВИЛСЯ ЭКСПОРТНЫЙ ВАРИАНТ «МОСКВИЧ-407Ю». КРОМЕ ТОГО, В ПРОИЗВОДСТВО БЫЛИ ЗАПУЩЕНЫ ПЯТИДВЕРНАЯ МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ ГРУЗОПАССАЖИРСКАЯ ВЕРСИЯ «МОСКВИЧ-423Н» С КУЗОВОМ «УНИВЕРСАЛ» ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 4 ЧЕЛ. И 100 КГ ГРУЗА (ИЛИ 2 ЧЕЛ. И 250 КГ ГРУЗА), ФУРГОН «МОСКВИЧ-430», ПОЛНОПРИВОДНОЙ СЕДАН «МОСКВИЧ-410Н» И УНИВЕРСАЛ «МОСКВИЧ-411Н».

«МОСКВИЧ-410Н»



Выпускался в 1958–1960 годах. Полноприводной легковой автомобиль должен был использоваться в сельской местности, наглядно демонстрируя повышение благосостояния советских колхозников. Но производство сложной полноприводной машины пришлось свернуть из-за увеличения выпуска экспортных модификаций базового седана.

«МОСКВИЧ-423Н»



Выпускался в 1958–1963 годах. Автомобили с кузовом «универсал» идеально подходили для дачников и путешественников, но в розничную продажу поступали в ограниченном количестве: их использовали преимущественно на государственной службе. «Москвич-423Н» долгое время оставался недостижимой мечтой рядового советского автолюбителя.

«МОСКВИЧ-411Н»



Выпускался в 1958–1960 годах. Полноприводной автомобиль с кузовом «универсал» во многом опережал свое время: мода на комфортабельные легковые автомобили со всеми ведущими колесами и универсальными кузовами пришла на 20 лет позже. А тогда из-за дороговизны конструкции модель не получила широкого распространения.

«МОСКВИЧ-430»



Выпускался в 1958–1963 годах. Специальный грузовой вариант популярной марки. Частникам не продавался, но широко использовался в торговле для доставки мелких партий товаров. На его базе изготавливался даже специальный рефрижераторный автомобиль ЛуМЗ-945 для перевозки мороженого и мясных полуфабрикатов.

«МОСКВИЧ-407-КУПЕ»



Специальная группа конструкторов МЗМА занималась разработкой оригинальных спортивных автомобилей. Одним из них стало двухместное закрытое купе, созданное для кольцевых и ипподромных гонок. Его кузов был легче и посажен относительно колес ниже, чем у серийной модели. Изготовлен в двух экземплярах в 1962 году.

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-С3»
«МЕРИДИАН»



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

16+

DeAGOSTINI

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска 649 руб.

