

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 265

СССР  
И СОЦСТРАН



## «МОСКВИЧ-423»

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ УНИВЕРСАЛ  
УНИФИКАЦИЯ — ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА  
ЭКСПОРТНЫЙ ДЕБЮТ

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №265, 2019

#### 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](http://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 дистрибьютер 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: 649 руб.

Розничная цена: 12,50 бел. 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 «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»  
ISSN 2071-095X

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Таига Групп»;  
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © hdmrmaps.com;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска ветеранов АЗЛК, конструкторов В. А. Андронova и Н. Н. Титова, а также Александра Павленко и Максима Шелепенкова



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

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 05.09.2019  
Дата выхода в России 08.10.2019

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GROUP

# В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

## СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»

Спрашивайте в киосках или закажите на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



UAZ PATRIOT (UA3-3163)

КЛАССИЧЕСКИЙ внедорожник  
ЧТО НИ ГОД ТО НОВИНКА  
ЛЕКАРСТВО ОТ СТАРЕНИЯ

DeAGOSTINI



**DeAGOSTINI**





**Модели с пятидверным грузопассажирским кузовом универсал несколько десятилетий присутствовали в семействах советских автомобилей «Москвич», «Волга» и «Жигули». Они пользовались большой популярностью в СССР и за рубежом. Но первым серийным автомобилем с таким кузовом стал в 1957 году «Москвич-423».**

### Слишком много сложностей

Универсальные грузопассажирские кузова (как с деревянными, так и с металлическими стенками) встречались на иномарках уже в 30-е годы. Правда, их обычно выпускали не на главном конвейере, а силами отдельных кузовных компаний и мастерских. В СССР вопрос о создании такого универсального автомобиля впервые поставил НАТИ в 1940 году. Предполагалось построить его на базе легковой машины ГАЗ. После Великой Отечественной войны к этому вопросу вернулись, но тему грузовых модификаций легковых автомобилей передали МЗМА, где производство автомобилей разворачивалось «с нуля».

Первый советский универсал разработан в ОГК МЗМА под руководством ведущего конструктора Л. И. Белкина. Его ходовой образец построен на шасси *Opel Kadett* еще до начала выпуска базового седана «Москвич» — 1 октября 1946 года. Версия, будто универсал

и фургон на базе первого «Москвича» разработаны немецкими кузовными КБ, полностью опровергается заводскими документами. Универсал и фургон, изготовленные в Германии, на заводе действительно были, но их привезли в марте 1947 года, через полгода после постройки первого образца универсала «Москвич» в Москве. Кроме того, универсал и фургон разработки МЗМА, рекомендованные к серийному производству, отличаются от немецких «Стейшен ваген» и «Деливери» настолько существенно, будто это автомобили другой марки.

Итак, кроме седана, в 1947 году МЗМА предстояло освоить универсал «Москвич-400-421» и фургон «Москвич-400-422» с деревянными стенками кузова. Но при подготовке их производства возникло слишком много сложностей. В частности, на участке, где планировалось производство грузовых машин, пришлось оборудовать отделочный конвейер для седанов. Первую

партию фургонов из десятка машин строили в проходе экспериментального цеха. В таких условиях завод мог осилить только одну из двух модификаций, да и то с трудом. Руководство выбрало более простой грузовой фургон. Установлено, что существовало два ходовых образца универсалов М-400-421, хотя по заводу выходил приказ изготовить партию из десяти таких машин.

С сентября 1949 года коллектив ОГК МЗМА, возглавляемый главным конструктором А. Ф. Андроновым, начал опытно-конструкторские работы над новой моделью «Москвича» М-402-425. В 1953 году впервые обозначено семейство кузовов на базе будущего базового четырехдверного седана. По плану в него входили двухдверные седан и кабриолет, пикап, коммерческое шасси с кабиной для установки любых специальных кузовов, например аэродромного электрического агрегата, и фургон. Универсал пока еще отсутствовал.



«Москвич-423» с первым в СССР серийным пятидверным кузовом универсал





«Москвич-402-428» с трехдверным кузовом универсал (конец 1956 года)

### Трехдверка вызывает сомнения

За несколько лет фургоны «Москвич-400-422» нашли широкое применение в народном хозяйстве на перевозках малых партий грузов. Но производство этих машин вышло слишком дорогим. Каждый комплектный автомобиль строили три завода. МЗМА изготавливал для них шасси, завод №471 в Шушарлах делал комплект деревянных деталей, а завод №2 ХОЗУ МВД в Москве собирал все это вместе. Получившийся автомобиль своим ходом возвращали на МЗМА для передачи в сбыт. Само изготовление деревянных панелей обходилось в тысячу рублей, транспортировка и сборка стоили еще тысячу. Это был недопустимый показатель. Кроме того,

деревянный фургон отличался недостаточной герметичностью и долговечностью. В 1955 году, когда облик будущего серийного «Москвича-402-425» определился окончательно, встал вопрос о новом грузовом фургоне. Не повторяя ошибки с деревянным кузовом, его решили сделать цельнометаллическим. К новогодним праздникам 1956 года ОГК выпустил технический проект фургона «Москвич-402-428», ведущим конструктором которого был А. М. Жерядин, сотрудник КБ кузовов, ранее перешедший на МЗМА с ГАЗа.

Так как в семействе кузовов нового «Москвича» планировался двухдверный седан с расширенными на 200 мм дверями, за основу для

фургона взяли именно его. Заднюю торцевую дверь запланировали поднимаемой вверх на петлях, установленных у края крыши. Расположение люка бензобака определило высокий порог двери и большую погрузочную высоту. Предусматривалась, в случае необходимости, возможность переоборудования фургона в санитарный автомобиль с установкой носилок вдоль правого борта от приборной панели до задней стенки. Таким же образом для медицинских целей использовали серийный ГАЗ-69.

Но в марте 1956 года министр автотракторной промышленности СССР Н. И. Строкин приказал Андронову выполнить грузовую модификацию «Москвича» не в виде фургона, а в виде остекленного универсала со складывающимся задним сиденьем. И только когда будет готов универсал, по приказу министра предстояло решать вопрос о новом фургоне. Летом того же 1956 года на выставке иномарок в НАМИ был показан трехдверный универсал *Opel Rekord*. Эту машину передали в ОГК МЗМА в качестве пособия при конструировании универсального кузова. КБ кузовов, у которого уже был в наличии собственный проект силовой структуры аналогичного кузова, позаимствовало от *Opel* только кинематику складывания заднего сиденья.

К концу 1956 года в экспериментальном цехе были построены два образца универсала и один фургон «Москвич-402-428»

Трехдверный универсал «Москвич-402-428» (вид сзади)







с двумя широкими боковыми дверями, подъемной задней дверью, не унифицированной с седаном панелью задка, расположенной ниже двери. Эти машины Андронов и Строкин пытались продемонстрировать на Старой площади возле здания ЦК КПСС Н. С. Хрущеву. Но глава государства особого внимания на них не обратил, а ответил коротко: «Если хорошие, если нужны — делайте». Теперь принимать решение о подготовке производства грузовых «Москвичей» предстояло Строкину. И он в декабре 1956 года дал Андронову новый приказ: универсал освоить, но максимально унифицировать его кузов с базовым седаном, то есть сделать пятидверным, а заднюю панель оставить нетронутой. Практически КБ кузовов, которое возглавлял С. Д. Чуразов, должно было полностью разработать новый кузов.

## Феноменально быстро

Унификация нового универсала с седаном позволила выполнить работу в кратчайшие сроки — меньше, чем за месяц. Экспериментальный цех строил первый образец по макетам, эскизам и «по месту». Конструкторы А. М. Жерядин, В. Н. Белова, Л. И. Белкин и другие одновременно готовили чертежи. Заднюю дверь теперь сделали открывающейся вбок, с петлями на левой стороне проема. Кузов получил индекс «423», ранее уже применявшийся на заводе. Его в 1949–1950 годах носил модернизированный кузов седан с измененными, по сравнению с тогдашним базовым кузовом М-420, передней и задней частью. Этот проект забраковал сам Андро-



Универсал «Москвич-402-428» с открытой третьей торцевой дверью

нов, чтобы бросить силы и ресурсы на новый «Москвич-402-425». Документацию на седан М-401-423, в связи с прекращением ОКР и подготовки производства, давно аннулировали, поэтому индекс «423» освободился для любой новой машины.

Уже в январе 1957 года первый пятидверный универсал, обозначавшийся в документах как «Москвич-402-423» с гаражным номером «99», вышел на сравнительные испытания с двумя трехдверными универсалами «Москвич-402-428», носившими га-

ражные номера «97» и «100». Надо сказать, что Андронову вся эта затея с пятидверным кузовом не нравилась. Главный конструктор писал, что трехдверный кузов менее трудоемкий и более дешевый в производстве, что он примерно на 30 кг легче. Намного позднее в своих воспоминаниях Андронов озвучил другую причину своей позиции. Дело в том, что ему лично нравился получившийся внешний облик трехдверного кузова М-428, а пятидверный М-423 он назвал «безобразным с точки зрения эсте-

Первый образец пятидверного универсала «Москвич-402-423» (январь 1957 года)







Первый образец автомобиля «Москвич-402-423» (вид сбоку)

тики». Утверждение субъективное и очень спорное — как раз пятидверный грузопассажирский «Москвич», сохранивший задние двери и изогнутые желобки седана, обладал яркой индивидуальностью, выделявшей его из потока машин. Ну а Строкин, скорее всего, помня довоенную историю с КИМ-10, просто опасался допустить к производству двухдверный автомобиль. Во всяком случае, работы над двухдверной модификацией седана и трехдверным универсалом на МЗМА продолжены не были — видимо, это произошло под давлением министерства и лично Строкина.

Быстрота освоения серийного выпуска универсала с окончательным наименованием «Москвич-423» феноменальна для отечественного автопрома. Автомобиль, первого опытного образца которого в новогодние праздники 1957 года еще не существовало, в июне того же года уже успел пополнить список товарной продукции завода. Секрет фокуса заключается в том, что при содействии главного инженера В. Н. Полякова (будущий министр автомобильной промышленности) на МЗМА открыли цех малых серий, чтобы не нагружать главный конвейер «сложными» нестандартными автомобилями. Возглавлял этот участок В. П. Колосников (будущий генеральный директор ПО «Москвич»). Здесь изготавливали седаны, отличающиеся наличием специального оборудования — такси «Москвич-402Т», инвалидные «Москвич-402Б». Но здесь

же весной 1957 года осваивали предельно сложный, имевший принципиальные отличия от базовой модели полноприводной «Москвич-410».

С универсалом поступили так. Длинную оригинальную крышу по чертежам МЗМА взялся выпускать столичный кузовной завод «Аремкуз». Заднюю дверь, полы грузового отсека и заднее сиденье делали вручную в экспериментальном цехе МЗМА. Весь кузов сваривали и отделывали в цехе малых серий, а комплектный автомобиль со всеми

агрегатами собирали на главном конвейере. Штампы на кузов универсала МЗМА заказал на ГАЗе, но их поступление планировалось лишь на 1958 год. А пока в сбыт уходили универсалы «Москвич-423» — серийные товарные автомобили, хотя и с кузовами ручной работы.

### Все дело в моторе

Применявшийся на автомобилях семейства «Москвич-402-425» нижнеклапанный двигатель, разработанный под руководством



Первый образец «Москвича-402-423» с открытой вбок пятой торцевой дверью





Серийный автомобиль «Москвич-423» на выставке в НАМИ



«Москвич-423» на испытаниях в НАМИ

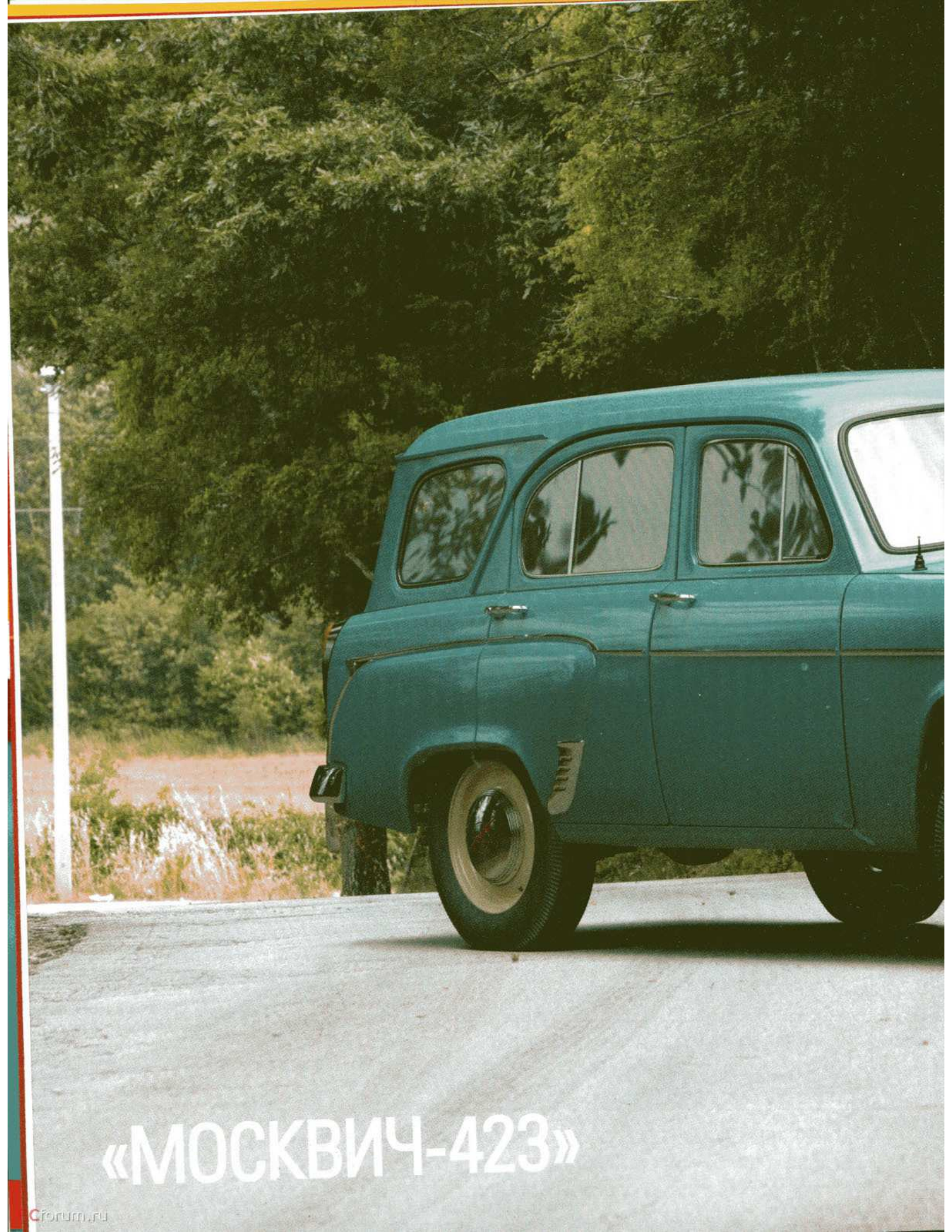


Один из первых серийных универсалов «Москвич-423» на московской улице (лето 1957 года)

ведущего конструктора В. А. Митрофанова, не обладал достаточной энерговооруженностью и считался временным компромиссным решением. Параллельно с опытно-конструкторскими работами над этой моделью «Москвича» в КБ двигателей шел поиск конструкции верхнеклапанного двигателя. В первой половине 50-х годов на опытных образцах новых седанов испытывали 8 экз. моторов М-404 и как минимум 2 экз. двигателя М-405. Оба мотора, ведущим конструктором которых был И. А. Окунев, отличались рабочим объемом 1,1 л и полусферической камерой сгорания. Дальнейшим развитием перспективных работ стала постройка в 1956 году нескольких новых моторов М-406 с алюминиевым блоком цилиндров, мокрыми гильзами, двумя вариантами камеры сгорания — клиновидным и полусферическим. Рабочий объем, в зависимости от хода поршня, у М-406 составлял 1220, 1340 или 1499 см<sup>3</sup>. Но серийный выпуск этого двигателя требовал существенной реконструкции цеха «Мотор». После очень бурного и неоднозначного обсуждения технического проекта двигателя М-406 на коллегии Министерства автомобильной промышленности СССР в ноябре 1955 года МЗМА не получил средств на освоение такого двигателя. Но КБ двигателей нашло выход. Окунев и его помощники И. А. Гладилин и Я. В. Горячий подготовили компоновку двигателя М-407 объемом 1358 см<sup>3</sup> с чугунным блоком и алюминиевой головкой, приспособленного для выпуска на существующем технологическом оборудовании с сохранением автоматических линий обработки блока цилиндров, коленчатого вала, водяного насоса и других деталей. Новая оснастка требовалась в основном для головки и газораспределительного механизма, но это была решаемая проблема. На испытаниях опытные образцы такого мотора выдавали 45–48 л.с., что устраивало всех. С октября 1957 года цех «Мотор» уже строил установочные партии двигателей М-407. Первые партии верхнеклапанных двигателей М-407 с декабря 1957 года стали устанавливать как раз на немногочисленные, построенные вручную универсалы, которым более мощный мотор требовался значительно острее, чем седанам. Такие машины, уже с новым мотором, но еще сохранявшие неизменный задний мост и все приметы внешнего декора выпущенных в предыдущие месяцы «нижнеклапанных» универсалов, пока носили исходный индекс М-423.

Продолжение на стр. 10





«МОСКВИЧ-423»









За 1957 год было выпущено 1525 универсалов «Москвич-423». Первые партии этих автомобилей поступали на автобазы торгового транспорта взамен старых изношенных деревянных фургонов «Москвич-400-422». В 1958 году состоялся экспортный дебют московского универсала — он представил продукцию столичного автозавода на Всемирной выставке в Брюсселе. С этого момента основным рынком сбыта «Москвичей-423» стал экспорт. Московские универсалы отлично продавались за рубежом. За 1958 год завод изготовил 4375 универсалов. На фоне годового выпуска, составлявшего примерно 60 тыс. автомобилей, это был очень скромный показатель. В 1958 году ГАЗ поставил штампы на оригинальные детали кузова универсала, но В. Н. Поляков поначалу не принял работу, так как качество деталей, изготовленных на этих штампах, оказалось недопустимым. Прежде чем перейти в производстве кузовов М-423 от ручной выколотки к нормальной штамповке, всю горьковскую оснастку пришлось дорабатывать силами инструментального цеха МЗМА. В мае 1958 года основной моделью МЗМА стал седан «Москвич-407» с новым верхнеклапанным двигателем. Тогда же «Москви-

чи» получили новую пару главной передачи с измененным числом (4,71 вместо 5,14). Одновременно были переизданы технические условия, согласно которым базовый седан получил индекс «Москвич-407», универсал — «Москвич-423Н», а полноприводной автомобиль — «Москвич-410Н». Автомобили «Москвич-423Н» для внутреннего рынка не комплектовали боковыми молдингами — считалось, что для грузовой машины это излишество. Но на экспорт-

ные универсалы молдинги устанавливали, а часть машин сходилась с конвейера в нарядной двухцветной окраске. В 1959 и 1960 годах было передано в сбыт соответственно 5785 и 5796 экз. «Москвичей-423Н». Пик выпуска модели пришелся на 1961 год — 6276 экз. Потом последовал спад — за 1962 год увидело свет 5167 экз. универсалов. В 1963 году, в связи с освоением нового семейства с базовой моделью «Москвич-403», на ос-



Серийный универсал «Москвич-423Н»





Универсал «Москвич-423Н» с багажником на крыше. Такой багажник МЗМА выпускал как товар народного потребления

нове которой был создан новый универсал «Москвич-424», производство «Москвичей-423Н» упало до 2613 экз. Последние два универсала этой модели прошли через отдел сбыта в 1964 году.

В наше время популярна версия, будто в 60-х годах в СССР универсалы не продавали частным владельцам «по идеологическим соображениям». Это неверно! Единичные машины семейства «Москвич-423» получали номера «частных» серий новыми. Запрета

на их продажу индивидуальным владельцам не было. Просто масштабы выпуска универсалов были небольшие, все машины либо уходило на экспорт, либо поставлялись на государственные автобазы. Частникам просто ничего не оставалось.

Универсалы «Москвич-423» и «Москвич-423Н», отслужившие в народном хозяйстве, в 60–70-е годы уже продавались частным владельцам и регистрировались в ГАИ без каких-либо ограничений. Но

состояние большинства таких машин было плачевным. Кузова подвергались грубому гаражному ремонту, иногда откровенно некачественному, кроме того, от перегрузок легко теряли геометрию, особенно в задней части. Машины оснащали узлами и агрегатами от более поздних моделей «Москвичей», а то и от автомобилей других марок. Вносились изменения в салон и световые приборы. Причем подобным переделкам универсалы подвергались чаще, чем седаны. Когда стало популярным сохранение ретроавтомобилей, выяснилось, что найти «Москвич-423» в хорошем состоянии очень сложно, хотя изредка попадались неплохие оригинальные машины. Некоторым реставраторам показалось заманчивым просто отрезать крышу плохо сохранившегося универсала и приварить ее на находящийся в хорошем состоянии седан. При этом не всегда работа выполнялась грамотно, «ненастоящий» универсал терял и геометрию, и жесткость кузова. И все-таки в связи с ростом популярности ретроавтомобилей количество качественно восстановленных машин семейства «Москвич-423» в последние годы стало увеличиваться. Первый советский универсал не ушел в историю окончательно.



В базовой комплектации на автомобиль «Москвич-423Н» моддинги не устанавливались



Легковой автомобиль «Москвич» с кузовом универсал сам по себе является модификацией базовой модели с кузовом седан, поэтому сложно было ожидать от него особого разнообразия исполнений. Тем не менее, и он послужил основой для разработки новых модификаций.

### «Москвич-430»

Универсал «Москвич-423» в обязательном порядке следовало предоставить представителям Министерства связи — постоянного заказчика прежних деревянных фургонов, широко использовавшихся для перевозки почты и корреспонденции. Но почтовых работников остекленный пятидверный кузов не устроил. Заводу дали задание заглушить задние двери, закрыть металлическими панелями боковые окна, установить за передним сиденьем перегородку, а заднее сиденье демонтировать. Это был шаг к созданию фургона, но не в изначальном варианте «Москвич-402-428», а в унифицированном с «Москвичом-423» кузове. Такой автомобиль получил индекс «Москвич-430» и был освоен в серийном производстве во второй половине 1958 года. Чтобы исправить «безобразный», по его личному мнению, внешний вид, Андронов приказал на фургоне отказаться от изогнутых желобков универсала и сделать так называемую цельную боковину с опоясывающим желобком. Сначала был построен макетный образец фургона с несимметричным кузовом — поисковыми вариантами правой и левой боковины, а потом цельный борт окончательно доработали и запустили в производство в 1960 году.

### Автомобиль медицинской службы

«Москвич-423» пытались приспособить под машину скорой медицинской помощи. Стандартные носилки не помещались между задней торцевой дверью и спинкой переднего сиденья. Поэтому их пришлось установить вдоль правого борта от задней двери до панели приборов. Водителю предоставили одноместное сиденье вместо стандартного цельного дивана, а за ним установили складное сиденье для сопровождающего медицинского работника. Запасное колесо уложили горизонтально за правой передней дверью. Экспериментальный цех построил два таких автомобиля. Представители службы скорой помощи признали компоновку салона неудачной. В частности, медики посчитали недопустимым размещение больного



«Москвич-430» с кузовом фургон

рядом с водителем, который оказывался в зоне возможного заражения. Обе машины передали для эксплуатации заводской поликлинике МЗМА. Решение о производстве даже партии таких машин, согласно заводскому отчету, не было принято. Фотоизображение этих образцов на сегодня не найдено.

### «Москвич-411»

Располагая освоенными в действующем производстве универсалом «Москвич-423» и полноприводным автомобилем «Моск-

вич-410», было разумно совместить эти две модели, тем более что постановление Министерства автотракторной промышленности СССР 1956 года, давшее путевку в жизнь полноприводному автомобилю, предписывало освоить выпуск различных типов кузовов на его базе. Сначала весной 1958 года, еще до освоения фургона «Москвич-430», был изготовлен фургон на базе «Москвича-410». Потом летом того же года стартовали работы над полноприводным универсалом «Москвич-411». Осенью 1958 года



Полноприводной «Москвич-411» с серийным номером «частного» владельца из Подмоскovie





такие машины уже были товарной продукцией завода. Для кузова «Москвича-411» потребовалось около 50 оригинальных наименований деталей, не применявшихся ни на М-423, ни на М-410. Производство этих машин держалось на уровне примерно

500 экз. в год, и они практически представляли собой «нишевый» товар. Но это было уникальное предложение на рынке — сочетание шасси со всеми ведущими колесами и пятидверного грузопассажирского кузова. Причем такие универсалы чаще,

чем «Москвичи-423», продавали частным владельцам новыми. Машину выпускали в течение трех лет — с 1958 по 1960 год. Потом производство всех полноприводных автомобилей было свернуто для того, чтобы на том же участке заниматься доработкой экспортных автомобилей.

#### Технические характеристики «Москвич-423Н»

Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	6,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22 200W
Реле-регулятор	РР102
Прерыватель-распределитель	Р35
Катушка зажигания	Б-115В
Стартер	СТ-4
Свечи зажигания	A11Y
Размер шин	5,60-15

#### Масса, кг

снаряженная	980
полная	1280
на переднюю ось	520
на заднюю ось	460

#### Дорожный просвет, мм

под передней осью	200
под задней осью	200

#### Радиус поворота, м

по оси внешнего переднего колеса	5,5
----------------------------------	-----

#### Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0
---

#### Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические
--

#### Подвеска задняя

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

#### Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода
---

#### Тормоза

рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса
стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес

#### Сцепление

однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний (демпфером) в ступице ведомого диска
--

#### Передаточные числа коробки передач

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 4,71
---

#### Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,55 (41 и 9 зубьев)
---

#### Двигатель

МЗМА-407Д, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения
--

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1358
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

#### Карбюратор

К-59

#### Максимальная мощность

45 л.с. при 4500 об/мин
-------------------------

#### Максимальный крутящий момент

8,8 кгс.м при 2600 об/мин
---------------------------



## Цвет — дело важное

На протяжении нескольких десятилетий автомобили «Москвич» окрашивали в оригинальные цвета, отличавшиеся от цветовой гаммы других отечественных автомобилей. Сначала в КБ кузовов МЗМА, а позднее в художественно-конструкторском бюро за подбор цветов кузовов и салонов отвечал специалист по окраске Игорь Александрович Шехтер.

Игорь Шехтер пришел на МЗМА в начале 60-х годов. В то время «Москвичи», в основном предназначенные для экспорта, часто носили модную тогда двухцветную окраску. Шехтеру пришлось придумывать новую цветовую гамму для машин семейства «Москвич-408». Вместе с коллегой Маратом Елбаевым Шехтер работал над рестайлингом «Москвича-403», в готовом виде получившего обозначение «ИЗ» — исполнение экспортное.

Новой модели «Москвича» требовался свой фирменный стиль. Подписи Шехтера стоят под чертежами и эскизами эмблем, устанавливаемых на ступицу рулевого колеса, на вещевой ящик. Шехтер отлично описывал, как надо выполнить какую букву и цифру. Все эмблемы «Москвичей» моделей М-408, М-426, М-433, М-412 отличались ярким запоминающимся шрифтом.

Коллеги рассказывали, что никто не умел так тонко и точно подобрать цвета пластиковой отделки салона, как Игорь Александрович. Им были придуманы разные цвета кузова — темно-красный, темно-зеленый, сине-серый «Антрацит», светло-зеленый и многие

Сотрудники художественно-конструкторского бюро УАЗА АЗЛК (80-е годы). Третий слева — И. А. Шехтер



другие. Машины получали нарядные цвета отделки салона — красный, коричневый, светло-бежевый.

Семидесятые годы — время ярких, «цветных» автомобилей. В моде были ярко-жел-

тые, ярко-зеленые, ярко-синие кузова.

На АЗЛК одновременно применялось по несколько десятков цветов и оттенков. Причем цветовая гамма «Москвичей» не пересекалась с цветовой гаммой ВАЗа или ГАЗа.

Демонстрационный образец автомобиля «Москвич-2140», окрашенный эмалью «металлик» (1975 год). На конвейере АЗЛК такой цвет серийно не применялся







И. А. Шехтер (справа) осматривает образцы импортных эмалей

С конца 70-х годов АЗЛК первым в советском автомобилестроении внедрял эмали «металлик»: темно-синий «Садко», ярко-зеленый «Аллигатор», голубую «Форель». С появлением модели «Москвич-2140SL» Шехтер дал рекомендацию на применение двух ори-

гинальных цветов — «Снежная королева» и «Страдивари». Товарищам по художественно-конструкторскому бюро Игорь Александрович запомнился как добрый и отзывчивый человек, всегда готовый прийти на помощь.

## Игорь Александрович Шехтер

**1961 год**

Поступил на работу в КБ кузовов МЗМА.

**1963–1965 годы**

Серийно выпускается автомобиль «Москвич-403ИЭ», созданный при участии И. А. Шехтера.

**1964 год**

Разрабатывает декоративные эмблемы и надписи для автомобилей семейства «Москвич-408».

**1977 год**

АЗЛК впервые в СССР внедрил на конвейер окраску «металлик».

**1980 год**

Начался выпуск автомобилей «Москвич-2140SL», которым полагалась придуманная Шехтером окраска «Снежная королева» или «Страдивари».



«Москвич-2140», окрашенный металликом цвета «Форель» (1977 год)



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный  
**ФОРСАЖ**  
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС  
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

**35%**



- МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ
- ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ
- ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ
- РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ
- ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ
- ПРОСТАЯ СБОРКА
- МАСШТАБ 1:8



© 2019 Universal City Studios LLC.  
All Rights Reserved.

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА [DODGE.DEAGOSTINI.RU](http://DODGE.DEAGOSTINI.RU)

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- \* ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- \* МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
- \* СТИКЕР ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА [DEAGOSHOP.RU](http://DEAGOSHOP.RU)!  
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

ISSN 2073-095X  
X575  
00265

16+