

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 230 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 12

СССР



МОСКВИЧ-408

ЗАКОНОДАТЕЛЬ МОДЫ 60-Х
КОЛЛЕКЦИОННЫЙ МИЛЛИОННЫЙ
СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №12, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «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:
ООО «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»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «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 СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

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

БЕЛАРУСЬ

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

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена:
230 руб., 39.90 грн., 990 тенге

ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн
«Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (лев, верх, прав, верх, центр, низ)
частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка:
ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

**Редакция благодарит
Виктора Журлова
и автомобильный клуб «Москвич»
(г. Москва)
за предоставление для фотосъемки
автомобиля «Москвич-408».**





В 60-х годах «Москвич-408» стал бестселлером «Автоэкспорта» и символом международного признания отечественного автомобилестроения в европейских странах, а для советского человека — предметом роскоши и причиной многолетней очереди за заветной машиной.

Особенности московского автомобилестроения

Как правило, смена моделей на Московском заводе малолитражных автомобилей (с 1969 года — Московский автомобильный завод им. Ленинского комсомола) заключалась в том, что новая модель на конвейере не в один момент заменяла старую, а новые узлы и детали постепенно внедрялись на предыдущей. Кузов — самая сложная и дорогая часть машины, всегда несколько запаздывал за агрегатами и появлялся на конвейере последним, обычно в то время, когда завод уже был готов осваивать узлы следующей модели. Плюсов у такой тактики было много: заводу было легче проводить поэтапную модернизацию выпускаемой продукции, чем перестраивать все производство разом. Новшества быстро попадали на конвейер — не нужно было дожидаться освоения абсолютно новой модели. А главное, сохранялась преемственность машин разных поколений, что упрощало их ремонт и модернизацию в дальнейшем.

Проектирование базовой модели третьего поколения «Москвичей» началось в 1959 году и велось в течение нескольких лет. При этом особое внимание на «Москвиче-408» уделили дизайну, так как его агрегатная база осталась практически без изменений по сравнению с предыдущими моделями, «407» и «403». Многие для него было заимствовано от переходного «Москвича-403», в котором сочетались новые, только что освоенные в производстве узлы с серьезно модернизированными агрегатами, и старый кузов второго поколения. По большому счету, перед конструкторами московского завода и стояла задача создать современный кузов для уже существующих агрегатов.

На этапе поиска новой формы предлагалось множество вариантов внешнего вида, воплощенных позже в пластилиновых и деревянных макетах. Ранние эскизы, которые задали направление дальнейшего развития темы «408-ой» модели, принадлежали Борису Иванову. На фоне отечественных и за-

рубежных одноклассников «Москвич-408» выглядел очень стильно. Его строгий кузов с обилием плавных, ниспадающих от передка к задней части линий больше напоминал лимузин, чем малолитражку. Солидности «Москвичу» добавила и пониженная общая высота кузова, в основном за счет применения «маленьких» 13-дюймовых колес. Кстати, колеса такого размера среди всех советских легковых автомобилей впервые были применены именно на «Москвиче». Кроме стандартного двухфарного варианта оформления передка, существовал и претенциозный четырехфарный, что еще больше роднило малолитражку с дорогими автомобилями. Машины с четырехфарным оформлением предназначались в основном на экспорт или производились в специальной комплектации. И получить «четырефарник» могли только избранные советские граждане, например, по чекам «Внешпосылторга». «Москвич-408» был первой в стране машиной, чей кузов прорабатывался с точки



Москвич-408



Краш-тест «Москвича-408» о бетонный куб на Дмитровском автополигоне НАМИ

зрения пассивной безопасности. Он же стал первым советским автомобилем, который на полигоне НАМИ в Дмитрове подвергли лобовому удару о бетонный куб — краш-тесту. Также в конструкции этого легкового автомобиля был впервые в СССР применен капот с навеской на передних петлях. Счи-

аэрокосмический стиль с преобладанием синтетических материалов: пластмассы и цветного кожзаменителя. Главное место в интерьере автомобиля теперь занимал щиток приборов, собравший в один блок все контрольные приборы и сигнальные лампы. Оригинальным дизайном отличался и новый

сплошной диван спереди (на первых выпусках автомобиля, до января 1968 года). Салон «четыреста восьмого» кажется очень просторным — причиной тому удачные цветовые решения. Неплоха и эргономика. Задние пассажиры, правда, слегка обделены комфортом (сказывается небольшая база машины), тем не менее, люди среднего роста размещались здесь свободно, не упираясь головой в потолок. А огромное панорамное ветровое и задние стекла, тонкие стойки кузова обеспечивали отличный обзор.

В то же время, в техническом плане «Москвич-408» можно назвать консервативным и очень крепким автомобилем. Он комплектовался двигателем в 1358 см³ мощностью всего 50 л. с. Это слегка модернизированный мотор модели «407», конструкция которого своими корнями уходит еще в довоенную эпоху, к двигателю автомобиля *Opel Kadett*: в блоке — внутренний распредвал, приводящийся косозубой текстолитовой шестерней, штанговый привод клапанов, чугунный блок, трехопорный коленвал, неполнопоточная раздельная

Кузов прорабатывался с точки зрения пассивной безопасности

талось, что такой капот никогда не откроется на ходу встречным потоком воздуха при неисправности замка.

Рука дизайнера-конструктора коснулась и внутреннего убранства автомобиля, где стал господствовать советский пост-

двухспицевый руль. Подрулевых переключателей два: слева — указатели поворотов с автоматическим отключением при обратном повороте руля, справа — управление коробкой передач. Отсутствующий рычаг КП между сидений позволил сделать на машине

фильтрация масла. Повышение мощности двигателя достигалось за счет изменения впускного коллектора и нового двухкамерного карбюратора К-126, специального воздушного фильтра. Видно, что ничего сверхъестественного в его конструкции не было, но этот силовой агрегат отличался высокой надежностью и прекрасной тягой на низких оборотах, хорошо работал даже в экстремальных условиях. Вдобавок крепкая многорычажная передняя подвеска, такая же, как у «Москвича-403», и чуть измененная задняя рессорная неплохо сочетались с нашими не самыми лучшими дорогами. В результате люди, эксплуатировавшие «Москвич-408» в сельской местности, всегда нахваливали его за незаурядную проходимость. Трансмиссия «Москвича-408», по сравнению с предшественниками, претерпела лишь незначительные изменения. По большому счету, изменилось лишь передаточное число главной пары — 4,22 — в связи с применением на машине 13-дюймовых колес. Зато в тормозных барабанных механизмах появилась авторегулировка — редкость для массовых



Один из опытных образцов «Москвича-408»



малолитражек в 60-х годах. Это нововведение позволило несколько сократить объем технического обслуживания автомобиля.

Модернизация

С 1967 года в том же кузове, что и «Москвич-408», параллельно, во все возрастающих объемах, стал выпускаться более современный «Москвич-412». Внешне не отличаясь от 408-го, он получил новый двигатель, передние дисковые тормоза и многие другие прогрессивные агрегаты. В феврале 1969 года с целью повышения безопасности выпускаемые автомобили стали оснащаться мягкими накладками на панель приборов и на внутренние стойки кузова. В декабре этого же года обе модели получили модернизированный кузов с прямоугольными фарами вместо круглых на передней кузовной панели и горизонтальными, а не вертикальными фонарями сзади.

С 1971 года панель приборов автомобилей вновь изменилась — теперь все видимые ранее металлические части оказались покрыты слоем пенополиуретана. В 1973 году в салоне произошли более серьезные изменения: рычаг стояночного тормоза, до того находившийся под панелью приборов, стал устанавливаться между передних сидений, а рычаг переключения передач переместился с рулевой колонки на моторный туннель на полу. Отличить внешне «408» и «412» модели в этот период практически невозможно, есть лишь небольшие детали, характерные для той или иной машины: у «Москвича-412» должен хорошо просматриваться за передней юбкой кузова полнопоточный масляный фильтр; диаметр выхлопной трубы у новой модели был существенно больше, чем на «408-ом».

Есть две основные причины сохранения выпуска «Москвича-408» после освоения «412-го»: Уфимский моторный завод был не готов обеспечить новыми двигателями весь объем производимых на АЗЛК автомобилей, да и для сельских районов с плохими дорогами и слабо развитым сервисом «408» оказывался предпочтительней.

Миллионный

Весной 1967 года Московский завод малолитражных автомобилей отмечал важное событие в своей жизни — выпуск миллионного автомобиля. Юбилейной машиной стал светлый «Москвич-408» в экспортном исполнении, с заветной цифрой на решетке радиатора. Этому экземпляру выпала честь остаться на МЗМА и положить начало заводской коллекции автомобилей. Впоследствии к нему присоединились двухмиллионный «Москвич-412» и трехмиллионный «Москвич-2140», а также множество других отреставрированных «Москвичей», «КИМов» и «Фордов» 30-х годов, выпущенных на московском заводе. Для уникальной автомобильной коллекции в начале 80-х годов даже было построено необычное здание в виде летающей тарелки у одного из выходов станции метро «Текстильщики». На многие годы этот музей стал своеобразной Меккой для любителей марки «Москвич». К сожалению, после того как перестал существовать сам завод «Москвич», прекратил существование и его музей. В 2008 году здание в форме летающей тарелки окончательно передали новому собственнику, а коллекцию автомобилей распределили по другим московским автомобильным музеям.



«Москвич-408» стал миллионным автомобилем, выпущенным МЗМА

А в это время...

1964 год



Октябрьский пленум ЦК КПСС освободил Н.С. Хрущева со всех занимаемых им партийных и государственных должностей с формулировкой «по состоянию здоровья».

1965 год



Первый в истории космонавтики выход человека в открытый космос совершен советским космонавтом Алексеем Архиповичем Леоновым с борта корабля «Восход-2».
На фото: Алексей Леонов, 1965 год.

1965 год

Через 20 лет после капитуляции гитлеровской Германии 9 мая, День Победы в Великой Отечественной войне, официально объявлен в СССР нерабочим днем.

1966 год

14 марта в СССР вводится пятидневная рабочая неделя с двумя выходными днями.



«Бриллиантовая рука»

Фильм Леонида Гайдая, вышедший на экраны в 1968-ом, спустя почти 30 лет, в 1995-ом, был признан лучшей отечественной комедией. И это неудивительно: звездный актерский состав обеспечил незатейливой по сюжету истории феерический успех. Разумеется, в самом модном фильме (только в 1969 году аудитория составила 76,7 млн. человек!) появилась самая модная машина 60-х, красный «Москвич-408». А захватывающие трюки с участием автомобиля и всенародно любимых артистов укрепили представление советских граждан о «408-ом» как об исключительно надежной и даже слегка авантюрной машине.



Экспорт

«Москвич-408» долгое время был самым экспортируемым советским автомобилем. Его международный дебют состоялся в 1964 году на лондонском автосалоне в *Earls Court Arena*. Почти одновременно с этим новый «Москвич» стал блистать на междуна-

родных соревнованиях по ралли, удивляя европейцев надежностью и прочностью. К тому же «Москвич» оказался значительно дешевле зарубежных аналогов при более богатой комплектации — в нее входил полный набор инструментов, прилагавшийся к каждой машине, омыватель ветрового стекла, двухско-

ростной стеклоочиститель, огни заднего хода, обилие декоративных элементов, добавлявших внешней солидности, и транзисторный приемник АТ-64 с полторамерной телескопической антенной. Причем, помимо приема диапазонов ДВ и СВ, приемник обеспечивал еще и регулировку тембра!



Дальние родственники



Simca 1300 Berline (1963 год)

Один из поисковых опытных образцов «Москвича-408», созданный в 1961–1962 годах, оказался очень похожим на этот французский автомобиль, появившийся на свет чуть позже. Советских конструкторов такой дизайн машины не устроил, и для нового «Москвича» они выбрали совсем другое внешнее оформление. Лучше или хуже — теперь уже трудно сказать, но факт остается фактом: Simca 1300 в 60-х годах оказалась очень популярной в Европе, отчасти благодаря своему удачному дизайну.



FIAT 1300 Berline (1961 год)

Этот итальянский ФИАТ не имеет с нашим «Москвичом» никаких общих корней, тем не менее, некоторые конструктивные решения и даже элементы внешней отделки автомобилей перекликаются. Это лишний раз подчеркивает то, что автомобильные конструкторы и художники-дизайнеры, работавшие в то время на МЗМА, очень точно угадывали тенденции мировой автомобильной моды, и создавали машины ничуть не хуже европейских, а может быть, в чем-то даже лучше.

Автомобильные конструкторы и художники-дизайнеры, работавшие в то время на МЗМА, очень точно угадывали тенденции мировой автомобильной моды.

Спорт

Автомобили этой модели широко использовались в спортивных соревнованиях, особенно в шоссейных гонках, ралли и кольцевых гонках. В общей сложности на «Москвичах» модели 408 выиграно девять золотых медалей чемпионатов страны. Он успешно выступал в своем классе в международных

соревнованиях, в том числе на ралли «Рейд польский» (Польша, 1965), чехословацком ралли «Валтава» и на греческом «Акрополисе» в 1966 году, чем привлек к себе внимание за рубежом. Секрет «четыреста восьмого» заключался в выносливости, не свойственной многим зарубежным одноклассникам, но характерной для советских автомобилей.



«Москвичи-408» на ралли «Снежинка-70»

1967 год



В Боливии убит Эрнесто Че Гевара, кумир прогрессивной студенческой молодежи мира, легендарный кубинский партизан-революционер.

1968 год



На 1 канале Центрального телевидения впервые выходит в эфир программа «Время», старейшая информационная программа в СССР и России. В разные годы программу «Время» вели дикторы ЦТ Нонна Бодрова, Игорь Кириллов, Анна Шатилова, Аза Лихитченко и другие мастера советской тележурналистики.

1969 год

Всего 6 дней, с 14 по 20 июля, длился военный конфликт между Гондурасом и Сальвадором. Причиной для него послужил проигрыш команды Гондураса сборной Сальвадора в матчах плей-офф отборочного тура Чемпионата мира по футболу, что и определило название конфликта — Футбольная война. Непродолжительный конфликт оказался кровопролитным: с обеих сторон погибло около двух тысяч человек. Мирный договор между враждующими сторонами был подписан только 10 лет спустя.

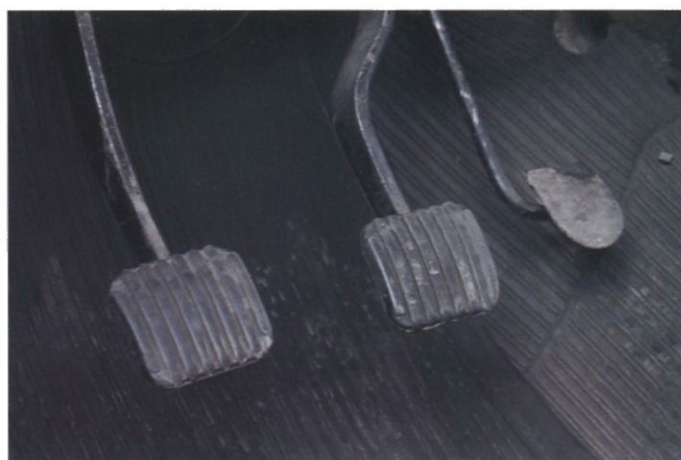


МОСКВИЧ-408





- ❶ Вертикальные задние фонари соответствовали автомобильной моде начала 60-х годов и придавали даже малолитражному автомобилю солидности
- ❷ До 70-х годов рычаг переключения коробки передач на «Москвичах» стоял на рулевой колонке, а рычаг стояночного тормоза — под панелью приборов
- ❸ Замок зажигания находился на панели приборов слева от водителя, о совмещении противоугонных функций замка с блокировкой рулевой колонки тогда еще не задумывались
- ❹ Педальный узел на «Москвиче-408» мало чем отличался от современных автомобилей





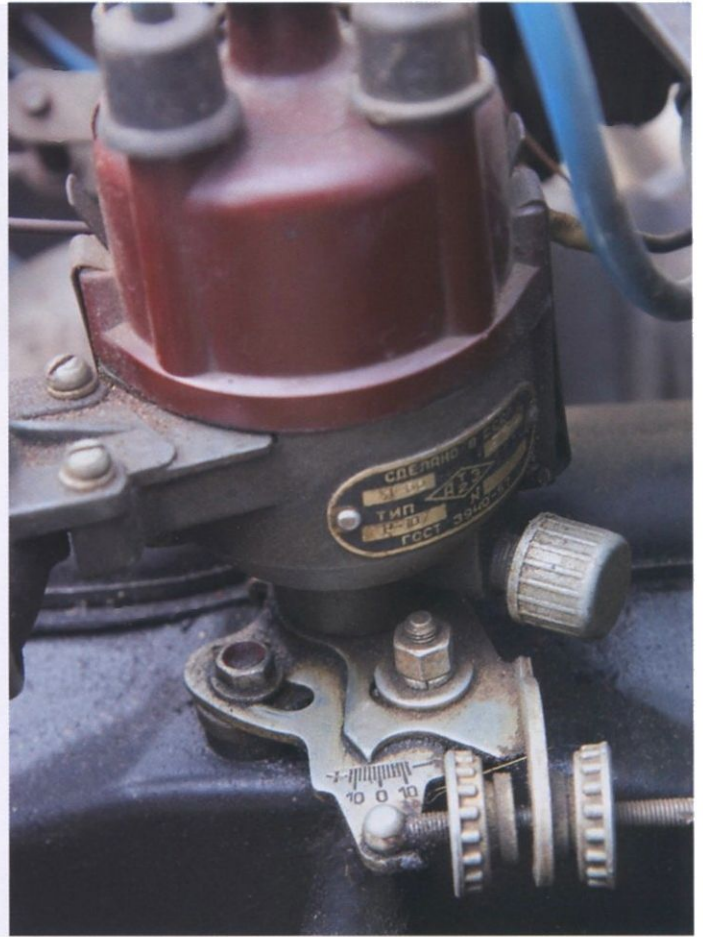
- ❶ На этой машине впервые в нашем автопроме были применены синтетические отделочные материалы вместо натуральных
- ❷ У современников «Москвича-408» удивление вызывала совмещенная в один блок комбинация приборов
- ❸ Управление воздушными потоками приточной вентиляции осуществляли движки, расположенные сверху, на приборной панели
- ❹ На крышке перчаточного ящика — фирменная надпись «Москвич»
- ❺ Стильный плафон из матового оргстекла хорошо вписывался в интерьер салона
- ❻ Для автомобилей 60-х годов характерно обилие хромированных деталей во внешней отделке





- ❶ Четырехфарная облицовка радиатора устанавливалась в основном на машины, предназначенные на экспорт, хотя это не было обязательным условием
- ❷ Сильно выступающие наружу дверные ручки на «Москвиче» трудно назвать травмобезопасными
- ❸ Заливная горловина спряталась за задней номерной табличкой
- ❹ На «Москвиче-408» появились белые огни заднего хода, которых не было на предыдущих моделях





- ❶ Приток воздуха к радиатору системы охлаждения можно было регулировать специальными жалюзи. Позднее эту полезную деталь на машинах упразднили, полностью положившись на термостат
- ❷ Возможность установить угол опережения зажигания, изменив положение распределителя зажигания (трамблера), — важная и точная операция, от которой зависела динамика автомобиля и его топливная экономичность
- ❸ Фильтр тонкой очистки масла со сменным фильтрующим элементом
- ❹ На «Москвиче-408» был применен новый карбюратор К-126 с оригинальным кожухом воздушного фильтра



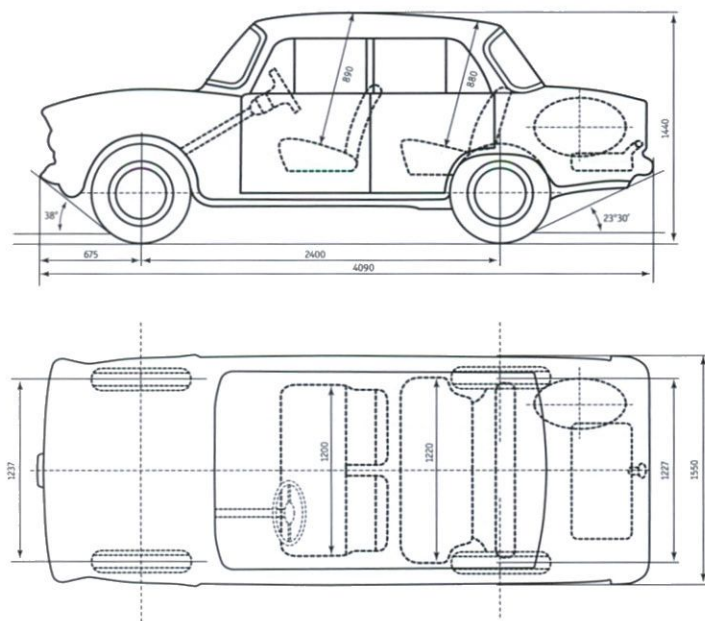


Схема автомобиля «Москвич-408»

Техническая характеристика «Москвич-408»

Число мест	4–5
Максимальная скорость	120 км/час
Расход топлива при скорости 40 км/час	6,5 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	29 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-42
Генератор	Г-108М
Реле-регулятор	РР-24Г
Стартер	СТ-4
Прерыватель-распределитель	Р-107
Свечи зажигания	А-75УС
Размер шин	6,00-13

Масса:

снаряженная	990 кг
полная, с нагрузкой 4 человека:	1330 кг
на переднюю ось	640 кг
на заднюю ось	690 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	178 мм
под задней осью	178 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,0 м
-------------------------------------	-------

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 17,0

Подвеска передняя:

независимая, пружинная с поперечными рычагами, бесшкворневая, с гидравлическими амортизаторами

Подвеска задняя:

зависимая, на двух полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами

Тормоза:

рабочий — барабанные на все колеса с гидравлическим приводом

стояночный — барабанные на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:

однодисковое, сухое

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на II, III и IV передачах

Передаточные числа:

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

Главная передача и ее передаточные числа:

гипоидная — 4,22 (38 и 9 зубьев)

Двигатель:

МЗМА-408, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	75 мм
Литраж двигателя	1360 см ³
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор:

К-126

Максимальная мощность:

50 л. с. при 4750 об/мин

Максимальный крутящий момент:

9,3 кгс. м при 2750 об/мин



Легковой «Москвич-408» выпускался Московским заводом малолитражных автомобилей с сентября 1964 года. В 1966 году с конвейера уже сошел сотысячный экземпляр (в экспортной комплектации «408Ю» с улучшенным внешним оформлением и более мощным двигателем – 55 л. с.). С 12 декабря того же года к выпуску «Москвича-408» подключилось вновь образованное автомобильное производство на Ижевском механическом заводе, где он выпускался в течение двух лет, до 1968 года. Изготовлено 4196 экз. С 1969 года все выпускаемые «четырееста восемьые» в кузове «Москвич-412» получили обозначение «Москвич-408ИЭ», так как они соответствовали европейским требованиям по безопасности и теоретически могли продаваться в Европе.



«Москвич-426» Модификация с кузовом «универсал» выпускалась с 1967 года. Задние сиденья автомобиля могли складываться и образовывать ровную площадку для перевозки всевозможных грузов. Несмотря на заложенную универсальность применения и явную заинтересованность в машине широких слоев населения, «Москвич-426», тем не менее, поступал в розничную продажу в весьма ограниченных количествах, а большинство изготовленных автомобилей использовалось в основном различными торговыми организациями как развозные автомобили.



«Москвич-408-турист» Построенные в двух экземплярах на базе серийного «Москвича» эти автомобили стали попыткой создать модификацию с открытым кузовом. Чтобы придать открытому несущему кузову достаточную жесткость на кручение, к его днищу приварили X-образную поперечину. «Туристы» имели два полноценных сиденья спереди и два так называемых «детских» места во втором ряду. На случай непогоды автомобили комплектовались съемным жестким верхом. Но проект не заинтересовал руководство отрасли — машины так и остались опытными образцами.



«Москвич-408П» Экспортная модификация «Москвича» с правым расположением органов управления предназначалась для стран с левосторонней организацией движения, коих, помимо Англии, в то время было немало, особенно среди стран «третьего мира» — бывших английских колоний. Кроме переведенного рулевого управления и измененной приборной панели, такие машины от стандартных отличались полным расположением рычага коробки передач (у обычного «Москвича-408» рычаг КП устанавливался на рулевой колонке до 1973 года).



«Москвич-408» пикап Грузовые автомобили с кузовом «пикап» на МЗМА официально не выпускались, но завод ежегодно переделывал некоторое количество своих машин в пикапы. По слухам, переделке чаще всего подвергались автомобили, забракованные по какой-либо причине и не поступившие в дальнейшую реализацию. Предназначались они в основном для внутризаводского использования, хотя отдельные экземпляры перепродавались иногда московским организациям в качестве транспорта для аварийных или эксплуатационных служб города.



«Москвич-433» Традиционно «Москвичи» имели в своей гамме автомобили с кузовом «фургон», не обошлось без такой модификации и новое семейство. Фургон на базе «Москвича-408» грузоподъемностью 400 кг стал выпускаться с 1967 года и получил модные гофрированные филеи на боковинах кузова и общепрофессиональное прозвище «пирожок», в соответствии со своим основным предназначением: развозить по торговым точкам небольшие партии товаров, как правило, кондитерских изделий.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ГАЗ-13 «ЧАЙКА»

DeAGOSTINI

