

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 32

СССР



«МОСКВИЧ-403»

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ
ДИЗАЙН ПО-ИТАЛЬЯНСКИ
САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ВЕРСИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №32, 2010

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(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, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «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

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

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

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

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель 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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (верх) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © Рижская киностудия;
6: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (верх, центр) 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
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль «Москвич-403ИЭ»
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**





Почти во всех технических описаниях «Москвич-403» характеризуется как переходная модель между двумя базовыми малолитражками Московского завода малолитражных автомобилей — М-407 и М-408. И все-таки именно «Москвич-403» стал одним из самых популярных советских автомобилей первой половины 60-х годов.

В 1962 году, когда появился на свет наш «главный герой», Горьковский автозавод освоил выпуск «Волги» ГАЗ-21 третьей серии, а в Запорожье готовили улучшенную модель «горбатого» с литерой «А». Вот, собственно, и все конкуренты «Москвичей» в «частном секторе» отечественного автопрома. При этом «Москвич-407» был намного доступнее недостижимо дорогой для большинства простых граждан «Волги» и значительно превосходил «Запорожец» по мощности двигателя, динамике, комфорту и другим показателям. Невысокая стоимость (2,5 тысячи рублей), хорошие потребительские качества и технические характеристики сделали «Москвич-407» востребованным и популярным. Совсем неплохо обстояли дела и на внешнем рынке. Из 360 тысяч произведенных М-407 каждый третий был поставлен на экспорт: в начале 60-х эта модель в своем классе по-прежнему не уступала зарубежным аналогам. Одним словом, руководство

Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) могло и не мудрить с дальнейшим усовершенствованием М-407, а все инженерные ресурсы задействовать в подготовке новой базовой модели. Однако этого не произошло. Производственно-технологическая политика МЗМА тех лет базировалась на идее плавного перехода от одной модели автомобиля к другой путем постепенной замены действующих агрегатов и узлов на новые. Разработку машины третьего поколения «Москвича-408» начали в 1959 году, а в 1961-м уже были готовы первые опытные образцы. Поэтому вполне естественно, что следующим шагом стало постепенное внедрение в конструкцию выпускаемой малолитражки элементов нового автомобиля. Правда, на сей раз переход заметно затягивался, так как «Москвич-408» радикально отличался от своих предшественников. Потребовалось создание специальной

промежуточной модели, которой и стал «Москвич-403». Переходный статус «Москвича-403» отражен даже в его индексе. Начиная с М-400 все новые базовые «Москвичи» получали индекс по порядку, в зависимости от модели двигателя. И только для М-403 было сделано исключение: чтобы подчеркнуть временный, промежуточный характер модели, ее сделали «младше» своих базовых собратьев. С ролью переходной модели «Москвич-403» справился великолепно: если в первый год производства он делил сборочный конвейер с «Москвичом-407», то с сентября 1964 года М-403 выпускался параллельно с новой базовой моделью «Москвичом-408». Правда, для покупателей «переходность» новой малолитражки обернулась очередным подорожанием на 900 рублей. В розыгрышах лотереи «Спортлото» стоимость этого автомобиля определялась в 3411 рублей 25 копеек.



«Москвич-403» в стандартном варианте оформления

Лучшее — груз хорошего!

Переход от «Москвича-407» к «Москвичу-408» заключался в использовании перспективных узлов кузова и шасси. Изменений и усовершенствований, из которых и сложился «Москвич-403», хватило на изданную в 1962 году 60-страничную брошюру под редакцией главного конструктора МЗМА А. Ф. Андропова. Этой брошюрой в обязательном порядке дополнялось «Основное руководство по эксплуатации автомобилей «Москвич-407, 423Н и 430». «Москвич-403» получил новую переднюю подвеску. Впервые в отечественном автомо-

Изменение механизма привода управления КПП (тонкостенная труба вала управления коробкой передач была размещена внутри рулевой колонки) в сочетании с новым компактным механизмом переключателя поворотов позволило более рационально оформить рулевую колонку и отказаться от декоративного кожуха.

От «классического» мотора «Москвича-407» двигатель М-403 отличался лишь расположением корпуса фильтра грубой очистки масла на блоке цилиндров. Для удобства компоновки (в связи с применением нового рулевого привода)

приводился в действие ножной гашеткой, расположенной слева от педали сцепления. Что касается обновления экстерьера, то для внутреннего рынка он не проводился. Всю «верхнюю одежду» М-403 донашивал за своим «старшим братом». Внешне «Москвичи-403» для продажи в СССР практически не отличались от последних «Москвичей-407». Новую модель выдавали едва приметные детали, такие как металлические форсунки омывателя ветрового стекла или изменившиеся цифры обозначения модели в красном треугольнике на передних крыльях.

«Москвич-403» стал промежуточной моделью между М-407 и М-408

билестроения были применены саморегулирующиеся колесные тормозные цилиндры. Главный тормозной цилиндр «переехал» из-под пола под капот, что в сочетании с гидроприводом сцепления позволило заметить напольные педали навесными. Все эти нововведения стали возможными благодаря использованию подмоторной рамы и щита передка от перспективной модели. Существенным изменениям подверглись руль и рулевая колонка. Само рулевое колесо благодаря утолщенной ступице, двум широким спицам и полному кольцу звукового сигнала, помещенному в плоскости обода, стало удобнее и современнее. При этом все элементы руля были по-прежнему выполнены в светлых тонах, хотя на М-408 и М-412 они были уже черного цвета.

фильтр был установлен вертикально: это упростило его демонтаж при промывке фильтрующего элемента и корпуса. С мая 1964 года на М-403 начали устанавливать двигатели М-407Д1, тоже представлявшие собой переходную модель к М-408. У данного мотора был увеличен диаметр коренных шеек коленчатого вала (с 51 до 57 мм), установлены упорные полукольца, появился задний сальник коленвала (ранее его заменял буртик с маслосгонной резьбой). За счет применения наплавки из жаростойкого сплава срок службы клапанов ГРМ был увеличен в 2–2,5 раза. В системе охлаждения двигателя применили новый, более компактный и легкий радиатор. На «Москвиче» появился механический омыватель ветрового стекла, который

На новой волне

Новая эстетика в автодизайне, всколыхнувшая американский автопром во второй половине 50-х годов, докатилась сначала до Европы, а потом и до СССР. В начале 60-х помпезный и тяжеловесный экстерьер формата «Москвич-402/407/403» или ГАЗ-21 начал уступать место более лаконичному и функциональному «дизайну новой волны», прекрасным образцом которого явился «Москвич-408».

Автоэкспорт СССР связывал большие надежды с выводом на внешние рынки новой модели МЗМА, однако и на ближайшие пару лет не мешало подстраховаться. Нельзя сказать, что «Москвич-407» за рубежом выглядел уж слишком архаично, но для удержания завоеванных позиций «старичку» не помешал бы «фейслифтинг». И он был произведен. Началось все, как это ни удивительно, с работы итальянских дизайнеров.

Любителям истории отечественного автомобилестроения хорошо известен прецедент с тюнингом «Волги» ГАЗ-21. В декабре 1960 года бельгийский импортер горьковских автомашин фирма *Scaldia* заказала всемирно известному туринскому кузовному ателье *Ghia* рестайлинг «Волги» второй серии. Итальянские кузовщики предложили довольно неожиданный вариант облицовки радиатора, и небольшое количество таких машин с дизельными двигателями было продано в Брюсселе под названием *Volga-Ghia*. Но лишь немногие знают, что в 1962 году *Ghia* по просьбе импортеров аналогичным образом «омолодила» и «Москвич-407». Получилось, что фирмы,



«Москвич» для европейского рынка от компании Ghia



«Москвич-403ИЭ» — экспортный вариант с улучшенной отделкой кузова

продающие «Москвичи» за рубежом, вкуче с итальянскими дизайнерами оказали МЗМА неоценимую услугу: они показали, что нужно сделать для повышения спроса на наши автомобили на западных рынках, и даже создали образцы для подражания.

Экспортный вариант

Самым первым экспортным модификациям присваивались несколько отличные от более поздних литерные обозначения: 403Э, 403Ю, 403СЭ, 403К, 424Э, 424Ю, 424СЭ, 424К, 432Ю и 432СЭ. Отечественный экспортный вариант «Москвич-403ИЭ» появился в 1962 году. Следуя итальянскому образцу, в очередной раз поменяли облицовку радиатора — она стала наряднее и современнее. На уголках облицовки, заходящих на боковые поверхности передних крыльев, органично разместились «кристаллы» новых подфарников-поворотников — такие позже планировалось

устанавливать на «Москвичах-408». Боковые молдинги было решено не уменьшить, а, наоборот, увеличить. Молдинги стали двойными в средней части: это давало возможность сделать вставку другого цвета — двухцветные машины все еще пользовались спросом за рубежом. Корпуса задних фонарей, напротив, лишились хрома и окрашивались в цвет кузова, при этом площадь их «остекления» стала визуально меньше. Слегка изменилась и металлическая «птица», которая служила одновременно ручкой крышки багажника и плафоном фонаря для освещения номерного знака: она стала более угловатой и акцентированно «геометрической». Любопытно, что многие ошибочно считают настоящим «Москвичом-403» лишь экспортную модификацию, отказывая в праве носить собственное имя всем остальным «Москвичам» второго поколения, выпущенным с 1962 по 1965 годы.

Модельный ряд	
Москвич-403	Базовая модель, четырехдверный седан (1962 г.)
Москвич-403Б	Седан с ручным управлением (1963 г.)
Москвич-403М	Седан для перевозки медперсонала (1963 г.)
Москвич-403ИЭ	Седан, экспортный вариант (1963 г.)
Москвич-403Т	Седан, оборудованный для работы такси (1963 г.)
Москвич-403Ю	Седан для южного климата (1963 г.)
Москвич-424	Универсал на базе М-403 (1963 г.)
Москвич-424Э	Универсал на базе М-403, экспортный вариант (1963 г.)
Москвич-424Ю	Универсал на базе М-403 для южных регионов (1963 г.)
Москвич-432	Фургон на базе М-403 (1963 г.)
Москвич-432Э	Фургон на базе М-403, экспортный вариант (1963 г.)
Москвич-432Ю	Фургон на базе М-403 для южных регионов (1963 г.)

А в это время...

1963 год



С 24 по 29 июня в Москве в Кремлевском дворце съездов проходил Всемирный конгресс женщин. В работе конгресса приняли участие более 1500 делегатов из разных стран. Конгресс обсудил вопросы о роли женщин в борьбе за мир, разоружение и дружбу между народами, принял программу Международной демократической федерации женщин (МДФЖ).

1963 год



22 ноября в Далласе (штат Техас) произошло самое громкое и загадочное преступление XX века — был убит 35-й президент США Джон Фицджералд Кеннеди (1917–1963). Это убийство не раскрыто до сих пор.

1964 год

15 октября в СССР введен в эксплуатацию нефтепровод «Дружба». Крупнейшая в мире система магистральных нефтепроводов строилась с начала 60-х годов для транспортировки нефти из Волго-Уральской нефтегазоносной области в социалистические страны Восточной Европы.

«Лучная жизнь Дега Мороза» (реж. А. Розенбергс, 1982 год)

По узким улочкам Риги колесит потрепанный «Москвич». За рулем — актер Роберт Силень. Под Новый год у него всегда одна и та же роль — он играет Дега Мороза на детских праздниках. И пусть более удачливые коллеги разъезжают на «Волгах» и «Жигулях»! Роберт — романтик, и автомобиль у него особенный: это не просто машина, а старый, верный друг. Роберт ласково зовет свой «Москвич» Лизанькой. И как часто бывает под Новый год, случилось чудо — Роберту предложили сыграть Гамлета. Премьера проходит удачно, Роберт на вершине славы, но остается верен себе — под окнами его дома по-прежнему красуется весь в заплатках, старенький «Москвич».



Легковой автомобиль «Москвич-403»

От КИМа — к «Москвичу»

В декабре 1930 года московский автозавод, где собирали легковые и грузовые автомашины Ford, получил свое первое название — Государственный автосборочный завод имени Коммунистического Интернационала Молодежи (сокращенно КИМ). В 1933 году предприятие становится филиалом ГАЗа и переходит на сборку автомобилей ГАЗ-А и ГАЗ-АА. Через несколько

лет, в 1939-м, завод вновь обретает самостоятельность и именуется Московским автомобильным заводом имени КИМ. В это время начинается производство малолитражного автомобиля КИМ-10. В годы Великой Отечественной войны здесь выпускают военную продукцию, но уже в мае 1945-го Совет Министров СССР принимает решение о строительстве завода по выпуску малолитражных автомо-

билей «Москвич». КИМ переименовывают в Завод малолитражных автомобилей (ЗМА), а позднее в Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА). В 1947 году начался серийный выпуск автомобилей «Москвич-400». В 1968-м завод был еще раз переименован в Автомобильный завод имени Ленинского Комсомола (АЗЛК), а в 1992 году в ОАО «Москвич».



Дальние родственники



Opel Kadett A (1962–1965 годы)

На примере *Opel Kadett A* 1962 года можно проследить, насколько по-разному развивались две ветви «потомков» *Opel Kadett K38*. В том, что *Opel* выглядит гораздо современнее «Москвича», нет ничего удивительного — основой для его дизайна послужила новейшая по тем временам модель *Chevrolet Chevy II*. Зато по количеству дверей «Москвич» превосходил своего немецкого «кузена». Модельный ряд кузовов *Opel A* включал в себя три модификации: двухдверный седан, купе с пологим задним стеклом и трехдверный универсал. Два варианта верхнеклапанных двигателей объемом один литр с «нижним» распределительным валом хотя и являлись новейшей инженерной разработкой, не потрясли воображение: мощность одного составляла 40, а другого — 48 л. с. На рынке *Opel Kadett A* успешно конкурировал с *Volkswagen* в нише малых семейных автомобилей.



FIAT-1300/1500 (1961–1967 годы)

В конце апреля 1961 года компания *FIAT* представила публике две внешне неразличимые модели *FIAT-1300* и *FIAT-1500*. В те годы при индексации автомобилей этой итальянской фирмы во главу угла был поставлен рабочий объем двигателя. Появление этих «близнецов» было вызвано необходимостью заполнить нишу между моделями эконом-класса *FIAT-1100* и бизнес-класса *FIAT-1800*. Это примерно соответствует месту, которое «Москвичи» второго поколения занимали между «Запорожцем» и «Волгой». При этом автомобили *FIAT* были все же крупнее «Москвича», что позволяло позиционировать их в потребительской нише больших семейных машин. Из конструктивных особенностей стоит отметить прогрессивные для тех лет дисковые тормоза передних колес.

1964 год



Осужден за тунеядство поэт Иосиф Бродский, будущий лауреат Нобелевской премии по литературе. В феврале Бродский был арестован, а в марте приговорен к пяти годам принудительных работ и сослан в Архангельскую область. Впоследствии поэт назвал время, проведенное в ссылке, самым счастливым в своей жизни.

1965 год



Летом 1965 года на Красной площади первый космонавт планеты Юрий Гагарин продемонстрировал москвичам спортивный автомобиль «Матра Джет», подаренный ему во Франции аэрокосмическим концерном «Матра».

1965 год



11 июня в Букингемском Дворце в Лондоне музыканты группы «Битлз» получили из рук королевы Елизаветы II Орден Британской Империи.



«МОСКВИЧ-403ИЭ»



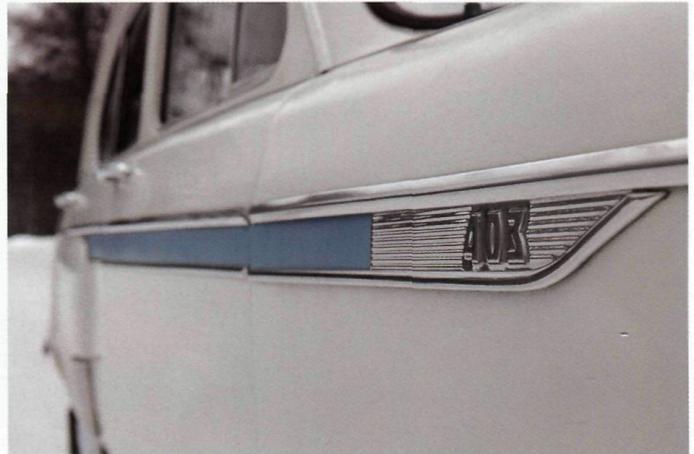


- ❶ Салон «Москвича-403» практически не изменился по сравнению с предшественником «Москвичом-407»
- ❷ Руль приобрел более современную форму. Позже такой же руль, только черного цвета, устанавливался на следующую модель «Москвич-408»
- ❸ Круглый спидометр утоплен под пластмассовым козырьком — так он меньше бликует при ярком солнечном свете
- ❹ В обивке салона использованы новые материалы. Если раньше сиденья обивали только ткань, то теперь появились вставки из кожзаменителя





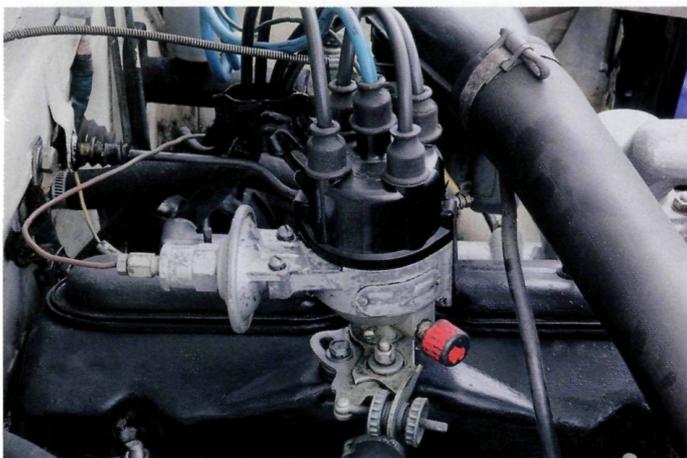
- ❶ Экспортная модификация имеет новую облицовку радиатора и указатели поворота
- ❷ Если раньше корпус зеркала на «Москвичах» окрашивался в цвет кузова, то теперь он стал хромированным
- ❸ Молдинги на боковине кузова «Москвича-403ИЭ» сделали двойными, а пространство между ними часто окрашивалось в контрастирующие с кузовом цвета
- ❹ «Птичка» на крышке багажника «Москвича-403ИЭ» стала совсем другой формы
- ❺ Фон эмблемы на «Москвиче-403» только красный. На более ранних моделях «Москвичей» второго поколения эмблема могла быть синей
- ❻ Зеркала заднего вида на передних крыльях — обязательный атрибут только экспортных модификаций



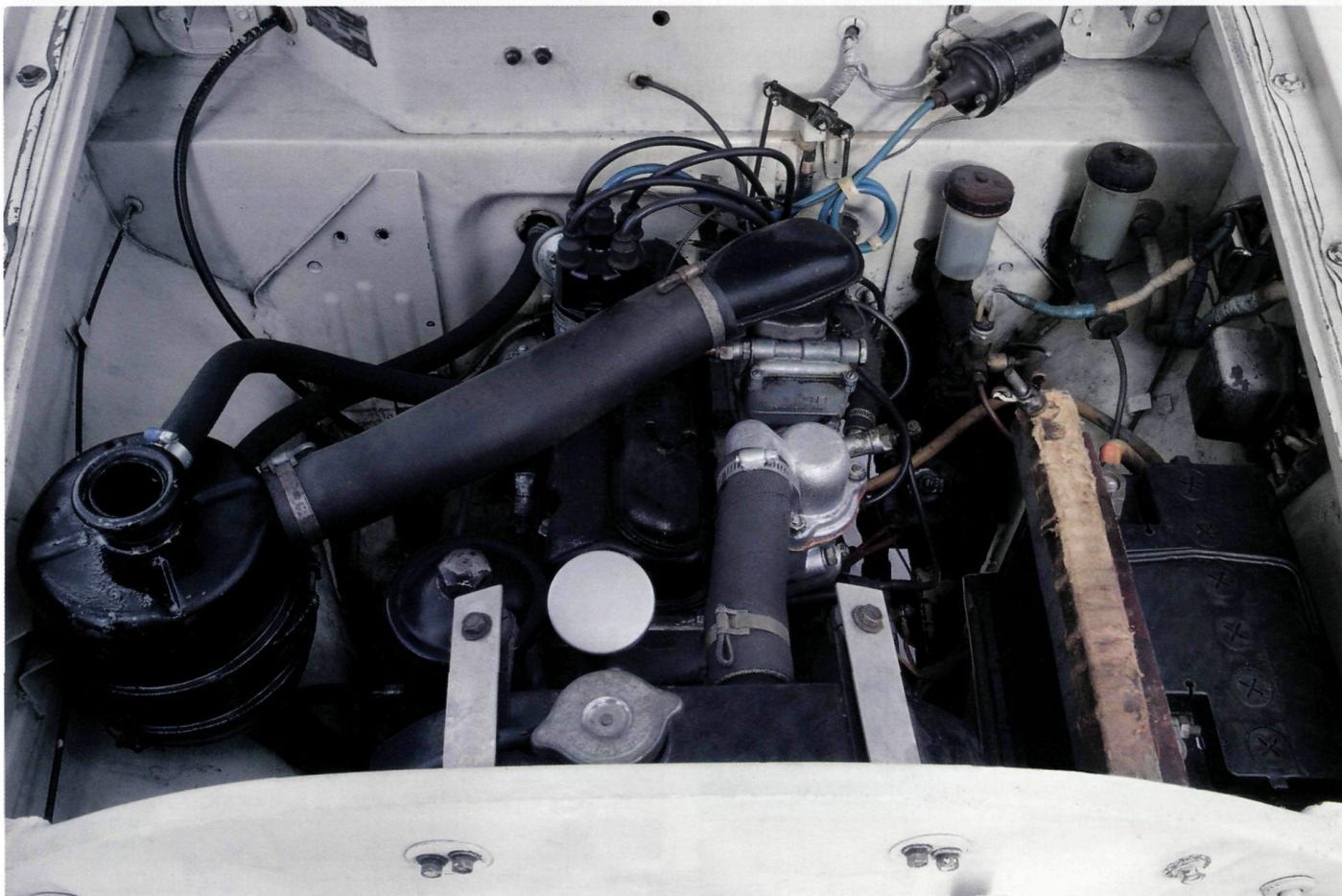
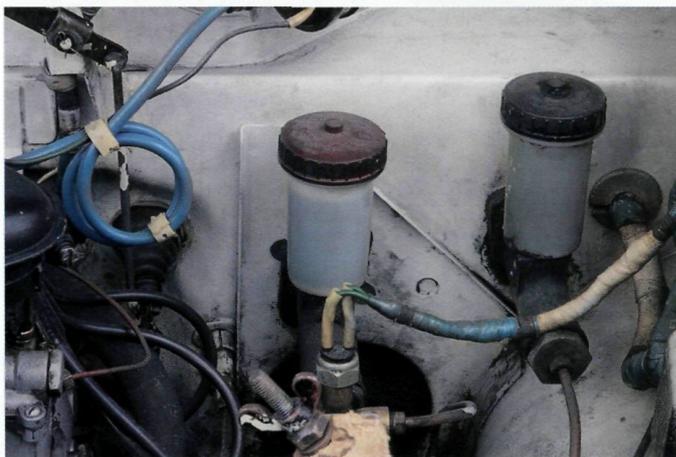


- ❶ Задние фонари на экспортном варианте получили новые корпуса, окрашенные в цвет кузова
- ❷ Многие автолюбители предпочитали четырехдверный «Москвич» выпускавшемуся в те же годы двухдверному «Запорожцу» именно из-за удобства посадки на задние сиденья
- ❸ Запасное колесо у «Москвича» размещалось в багажнике, где занимало достаточно много места
- ❹ Аббревиатура «ЗМА» на колпаках колес расшифровывается как «Завод малолитражных автомобилей»





- ❶ Прерыватель-распределитель зажигания
- ❷ Масляный фильтр со сменным бумажным фильтрующим элементом
- ❸ Главный тормозной цилиндр «переехал» из-под пола под капот, что в сочетании с гидроприводом сцепления позволило заменить напольные педали навесными
- ❹ В отличие от «Москвича-407», у «Москвича-403» моторный щит, разделяющий салон и отсек для двигателя, совершенно другой формы



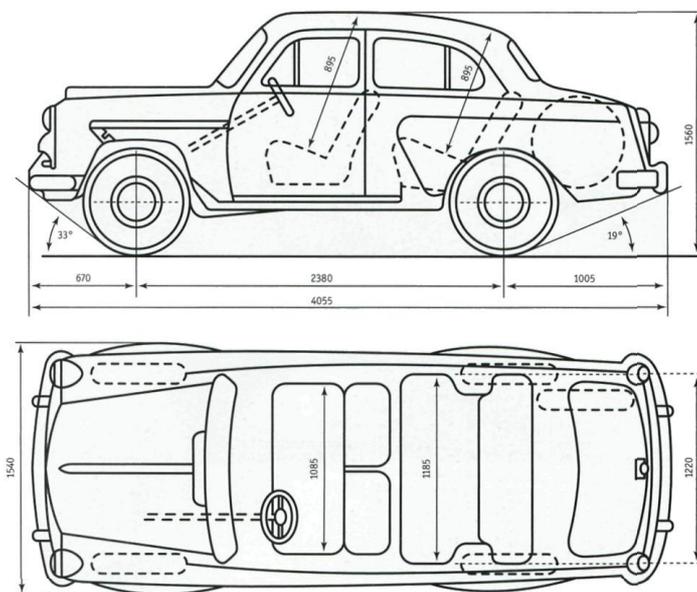


Схема автомобиля «Москвич-403»

Технические характеристики автомобиля «Москвич-403»

Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива (при скорости 40–50 км/ч)	6,5 л/100 км
Тормозной путь (со скорости 30 км/ч)	6 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	3-СТ-42
Генератор	Г-22, 200 W
Реле-регулятор	РР-102
Стартер	СТ-4
Прерыватель-распределитель	Р-35
Свечи зажигания	А-11У
Размер шин	5,60–15
Масса, кг	
снаряженная	980
полная	1280
на переднюю ось	640
на заднюю ось	640
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200
Наименьший радиус поворота, м	
по колею переднего наружного колеса	5,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухребневым роликом, передаточное число 17,0	

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические телескопические двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах прогрессивного действия с гидравлическими телескопическими амортизаторами двустороннего действия

Тормоза

рабочий колодочный, с гидравлическим приводом на все колеса
стояночный с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес через уравнитель

Коробка передач

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

Сцепление

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

Передаточные числа

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

Главная передача и ее передаточные числа

пара конических шестерен со спиральными зубьями гипоидного зацепления; передаточное число 4,55 (41 и 9 зубьев)

Двигатель

Москвич-407, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1360
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров двигателя	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



«Москвич-403» выпускался чуть более двух с половиной лет — с декабря 1962 по июль 1965 года. За это время было произведено 133 523 автомобиля этой модели, 50 612 из которых экспортировались за границу. Основу модельного ряда по-прежнему составляли три модификации кузова: седан М-403, пятидверный универсал М-424 и трехдверный фургон М-432. При этом каждая модификация имела свой аналог в экспортном исполнении. Кроме того, существовала версия переходной модели «Москвичей» для южных регионов, обозначавшаяся в индексе литерой «Ю».



«Москвич-424»

Универсал на базе модели «Москвич-403», «потомок» М-423Н. Как и у предшественника, заднее сиденье складывалось, что позволяло получить грузовой отсек длиной 1473 и шириной 1220 мм. При такой трансформации универсал мог перевозить 250 кг груза и двух человек, включая водителя. Задние рессоры были на 5 мм шире, чем у седана. Запасное колесо укладывалось в горизонтальную нишу под полом багажника, за счет чего погрузочная высота составила 76 см от земли, что стало одним из главных недостатков этого автомобиля.

«Москвич-403» пикап

Серийно пикапы на базе «Москвичей» второго семейства не выпускались. Однако потребность в автомобилях такого типа была настолько велика, что на ремонтных заводах машины нередко переделывали в пикапы. Не избежал этой участи и «Москвич-403». Часто основным недостатком пикапов не защищенный от атмосферных осадков и посторонних взглядов грузовой отсек устраивался прямо в автохозяйствах: над кузовом сооружался жесткий тент из подручных материалов.



«Москвич-403Т»

Модификация для такси. Оснащалась счетчиком, фонарем зеленого цвета в правом углу ветрового стекла и «шашечками» на передних дверях. По сравнению с популярными в отечественных таксопарках «Волгами», «Москвич» был менее вместительным и комфортным, поэтому таксомоторы «Москвич» не получили большого распространения и присутствовали в производственной программе почти номинально.

«Москвич-432»

Фургоны оставались основным транспортным средством в сфере обслуживания и торговли, поэтому вполне закономерно, что эстафету от «Москвича-430» принял фургон на базе М-403 «Москвич-432». Поскольку эти неприхотливые, выносливые и достаточно грузоподъемные для своих габаритов машины пользовались спросом и за рубежом, возник экспортный вариант фургона «Москвич-432Э». Боковой молдинг на фургонах традиционно отсутствовал.

**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**
СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЛУАЗ-969М

DeAGOSTINI

