

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 42



«МОСКВИЧ-410»

ЦЕЛИННЫЙ МИНИ-ДЖИП
ГОСТИ ИЗ БУДУЩЕГО
КОНЕЦ «ВНЕДОРОЖНОГО ПРОЕКТА»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №42, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

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

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**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»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
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»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 160 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх., все) © «Объединенная
государственная киноколлекция»
Кинофонд «Ленфильм»;
6 (центр), 7 (верх, центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя 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-410» любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**

Дата выхода в России 14.09.2010





Идея Никиты Хрущева обеспечить рядовых колхозников комфортабельными внедорожниками дала толчок разработке автомобилей нового формата — вездеходов на базе обычных легковушек. И хотя полноприводники, серийно выпускавшиеся на ГАЗе и МЗМА, имели множество конструктивных и эксплуатационных недостатков, «внедорожный проект» позволил нашим конструкторам заглянуть в будущее: комфортабельных внедорожников с несущим кузовом тогда не делали нигде в мире и аналогов этим машинам просто не существовало!

В новом формате

Опыт конструирования фронтальных внедорожников оказался бесценным для советского автопрома: инженеры усовершенствовали трансмиссию и ходовую часть джипов, нашли оптимальные решения для узлов и агрегатов шасси, заводы наработали технологии производства необходимых деталей. Правда, после окончания Великой Отечественной войны внедорожники попросту забыли «демобилизовать»: они «по умолчанию» продолжали считаться частью подвижного состава вооруженных сил. При проектировании ГАЗ-69, призванного сменить «ветерана войны» ГАЗ-67Б, горьковские конструкторы не помышляли ни о придании автомобилю гражданского вида, ни о комфорте водителя и пассажиров — все тот же «фронтальный минимализм» и утилитарность. Массовая автомобилизация рядовых крестьян казалась тогда излише-

ством, а председателей колхозов и сельских партийных функционеров вполне устраивали положенные им по статусу «газики». В 1955 году Отдел легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗа под руководством Григория Моисеевича Вассермана предпринял первую попытку сменить «выцветшую армейскую гимнастерку» отечественных полноприводников на «штатское платье». Вассерман воспользовался довоенной методикой Виталия Грачева, то есть вновь попытался скрестить кузов базового легкового автомобиля ГАЗ с полноприводным шасси. За основу были взяты «Победа» и ГАЗ-69. Так появился М-72 — первый в мире серийный легковой полноприводник повышенной комфортности с несущим кузовом, аналогов которому в то время не существовало. Дальнейшую судьбу автомобилей нового формата определили два обстоятельства.

Во-первых, идея производить вездеходы на базе легковушек очень понравилась Никите Сергеевичу Хрущеву. А во-вторых, в 1954 году пленум ЦК КПСС принял постановление «О дальнейшем увеличении производства зерна в стране и об освоении целинных и залежных земель». Госпланом СССР было намечено распахать в Казахстане, Сибири, Поволжье, на Урале и в других регионах не менее 43 миллионов гектар целины. И очень скоро выяснилось, что для оперативного полевого ремонта техники механизаторам необходимо собственное транспортное средство. Если в колхозах европейской части страны ремонтник всегда мог добраться до сломанного трактора на попутке или телеге, то в бескрайних целинных степях расстояние из конца в конец иногда достигало нескольких десятков километров, грузовики были на вес золота, а обеспечивать механизаторов «газиками»



Серийный «Москвич-410» (1957 год)

или М-72 было слишком накладно для государства.

В 1956 году Вассерман со своей командой начал разработку мини-джипа, предназначенного специально для сельских механизаторов. На этот раз прототип, получивший индекс «М-73», строился с нуля, без привязки к какому-либо кузову, а для удешевления производства использовалась «начинка» (двигатель и ряд агрегатов) от «Москвича-402». Небольшой вес, 15-дюймовые внедорожные покрышки и короткая колесная база (всего 2000 мм) позволяли экспериментальным образцам демонстрировать прекрасные внедорожные качества.

элементы кузова возрастали, их следовало усилить, для чего были частично изменены основание кузова, подмоторная рама и передние подкрылки. На этой машине впервые в практике МЗМА были применены подвесные педали.

Кузов не претерпел принципиальных изменений, чего не скажешь о салоне. Поскольку рулевое управление полноприводной «Москвич» унаследовал от М-73, а горьковчане в свою очередь использовали этот механизм от «Победы», пришлось установить усиленный руль «без излишеств», как на вездеходе. Рычаг переключения передач переместился с рулевой

таком ее расположении карданный вал на переднюю ось выходил бы из «раздатки» под слишком большим углом, что могло пагубно повлиять на работу карданных шарниров. Для уменьшения угла раздаточную коробку перенесли ближе к центру колесной базы, соединив ее с КПП небольшим промежуточным валом. Интересно, что в отличие от привычных схем подобных трансмиссий, карданный вал на задний мост выходил из раздаточной коробки не соосно КПП, а сбоку. За счет несимметричного расположения дифференциала на переднем мосту передний карданный вал соединялся с главной передачей

Вездеход М-410 пришелся по вкусу и работникам сельского хозяйства, и любителям активного отдыха

Тем не менее, в серию машина не пошла: в то время ГАЗ не располагал достаточными производственными мощностями для освоения принципиально новой модели.

Тогда же, в 1956 году, все горьковские разработки были переданы на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА).

Сильный и легкий

В распоряжении конструкторов МЗМА были кузов, 35-сильный двигатель, работающий на бензине А-70, и трехступенчатая КПП «Москвича-402», а также ряд узлов, разработанных для М-73.

«Методика адаптации» легкового автомобиля к полноприводному шасси в то время была очень простой: кузов водружали на два ведущих моста с зависимой рессорной подвеской. Нагрузки на несущие

колонки на пол. Улучшилась герметизация салона, сиденья обивались не тканью, а кожзаменителем. Все остальные элементы комфорта, унаследованные от базового «Москвича», радиоприемник, пепельницы, «бардачок» и прочие приятные мелочи остались на своих местах.

Передний и задний мосты и переднюю рессорную подвеску сконструировали заново, правда иногда «поглядывая» на аналогичные узлы М-73. В переднем мосту использовали шарниры равных угловых скоростей типа «Бендикс-Вейсс». Телескопические амортизаторы базовой модели уступили место рычажным, более приспособленным для эксплуатации на плохих дорогах.

Двухступенчатую раздаточную коробку, которая проектировалась с нуля, логично было бы заблокировать с КПП, однако при

параллельно продольной оси кузова, а задний карданный вал шел к заднему дифференциалу наискосок, по диагонали днища. Благодаря иному, нежели на «Москвиче-402», подбору передаточных отношений силовой передачи улучшились тяговые качества (при этом снизилась максимальная скорость).

Управление раздаточной коробкой, то есть подключение переднего моста и включение понижающей передачи, осуществлялось одним рычагом. Поскольку предполагалось, что движку предстоит часто работать в форсированном режиме, система смазки была оснащена масляным радиатором это единственное отличие от базового мотора. Во всем остальном полноприводной «Москвич», получивший индекс «410», повторял своего «донора» М-402.

У машины была действительно хорошая проходимость. Дорожный просвет под мостами составлял не менее 220 мм, а расстояние от днища до земли в пределах колесной базы и вовсе равнялось 430 мм. Столь высокая посадка позволяла М-410 преодолевать брод глубиной до полуметра. Широкие шины с мощными грунтозацепами в сочетании с небольшим весом автомобиля компенсировали недостаточную для джипа мощность двигателя на бездорожье. Джип на базе малолитражного седана МЗМА вряд ли удовлетворял запросам механизаторов-целинников, зато аудитория потенциальных «пользователей» такой машины существенно расширилась за счет обычных автомобилистов. Серийное производство «Москвича-410» было освоено МЗМА в первом квартале 1957 года.



Опытный образец ГАЗ-М73 (1956 год)



Проходимый, вместительный и комфортабельный «Москвич-411» опередил время на два десятка лет: по такой же схеме впоследствии начали строить большие гражданские джипы все мировые производители. Как оказалось, именно полноприводной универсал соответствует требованиям, предъявляемым к малолитражному многоцелевому автомобилю для села.

Парадоксы конструкции

Комфортабельный вездеход пришелся по вкусу и работникам сельского хозяйства, и любителям активного отдыха. Однако массовая эксплуатация полноприводника выявила серьезные недочеты конструкции. Во-первых, за счет высоко расположенного центра тяжести при узкой колее автомобиль имел склонность к опрокидыванию как при боковых кренах на откосах и косогорах, так и при прохождении поворотов на высокой скорости.

Во-вторых, «легковой» кузов оказался недостаточно жестким: передние рессоры крепились на самый конец лонжеронов, практически под бампер, и силовые элементы несущей конструкции кузова груженной машины часто лопались при движении по проселочной дороге. Кроме того, четырехдверный несущий кузов не выдерживал нагрузок на кручение, его перекашивало, стойки вело.

В апреле 1958 года МЗМА освоил новую базовую модель «Москвич-407», отличающуюся от предшественницы, прежде всего, новым 45-сильным двигателем и четырехступенчатой КПП. Обновленные агрегаты автоматически унаследовали и все модификации базового седана, в том числе полнопривод-

ной «Москвич», получивший довесок к цифровому индексу «410» литеру «Н». Заместителем главного конструктора МЗМА А. Ф. Андропова в те годы работал Игорь Александрович Гладилин. Еще в период разработки «Москвича-410» ему удалось убедить заводское руководство, что автомобиль для села должен строиться по совершенно иным принципам. Гладилин принял, на первый взгляд, парадоксальное решение: установить на полноприводное шасси кузов от «Москвича-423Н» универсала на базе М-407.

Многие ошибочно полагают, что получившийся в результате этого опыта полноприводной универсал «Москвич-411» возник как бы автоматически, в результате «пересечения» линейки модификаций кузова (модели М-407 М-423Н) с линейкой модификаций шасси (модели М-407 М-410Н). На самом деле это был смелый опыт Гладилина нельзя забывать, что универсал на базе «Москвича-410» не выпускался. Результат, пусть и не стопроцентный, был достигнут за счет более длинной крыши и задних стоек как дополнительного силового элемента кузов универсала обладал гораздо большей, по сравнению с седаном, жесткостью на излом и кручение.



Опытный образец «Москвич-410» (1956 год)

А в это время...

1957 год

25 марта в Риме подписан договор об учреждении Европейского экономического сообщества (ЕЭС). Три организации Европейское объединение угля и стали (1951 год), ЕЭС и Европейское сообщество по атомной энергии (1957 год) стали фундаментом для создания современного Евросоюза.

1958 год



9 января Совет Министров СССР принял постановление об организации Новосибирского государственного университета. Первым ректором НГУ стал академик Илья Несторович Векуа. Девиз Новосибирского университета «Мы не сделаем вас умнее, мы научим вас думать!»

1959 год



На экраны выходит знаменитая комедия американского режиссера Билли Уайлдера «Некоторые любят погорячее» (в советском прокате «В джазе только девушки») с Мэрилин Монро, Тони Кёртисом и Джеком Леммоном в главных ролях. Фильм получил премию «Оскар» и три «Золотых глобуса».

«Не имей сто рублей» (реж. Г. Казанский, 1959 год)

Когда в руки директора краеведческого музея Ивана Бажанова попадает документ, в котором говорится о древнем кладе, он решает организовать археологическую экспедицию. Вместе с соседом Василием Гуляевым они отправляются в путь. По дороге к ним присоединяются будущая певица Надя, ботаник Нина Корецкая, оператор Порошин и студенты консерватории. На машине Гуляева в компании «Победы», «газика» и «Москвича-410» они добираются до старой церкви, рядом с которой зарыт клад. Клада грузья так и не находят, но Бажанов не унывает, и неожиданно ему везет: он обнаруживает старинные монеты, мечи и кольчуги — правда, совсем в другом месте...



Легковой полноприводной автомобиль «Москвич-410Н»

Потерянное поколение

Работы по созданию принципиально нового полноприводника на базе шасси «Москвича-410» группа Гладилина начала еще в 1957 году. Малый джип виделся конструктору куда более аскетичным, нежели полноприводные легковушки. Первый опытный образец 1957 года и внешне, и конструктивно напоминал *Willys MB*: укороченное шасси и двигатель М-410 обрели

жесткую рамную основу, к раме крепился открытый четырехместный кузов незащитного дизайна, смотревшийся вполне привычно благодаря фронтальным внедорожникам. Поскольку работы по созданию прототипов велись Гладилиным на общественных началах, без официального «госзаказа» на разработку модели, первый опытный образец был создан и собран бригадой опытных рабочих под руководством

конструктора практически «на глазок», без обязательной в подобных случаях технической документации.

Гладилин решил сразу несколько вечных проблем «Москвича-410»: укороченная база позволила объединить КПП и раздаточную коробку в один узел, за счет чего трансмиссия стала проще и избавилась от шума и чрезмерной вибрации. Центр тяжести автомобиля оказался гораздо ниже,



чем у серийных полноприводников МЗМА, поэтому опрокидывание джипу Гладилена уже не грозило. Кроме того, с повестки дня был снят вопрос о жесткости кузова: необходимая жесткость обеспечивалась за счет использования рамы.

От традиционных фронтальных джипов этот автомобиль отличался, прежде всего, меньшими размерами, весом и литражом. Но выиграв функционально, ходовой макет утратил главное достоинство «Москвича» — комфортабельный салон. Поэтому дальнейшие работы велись параллельно в двух направлениях: первое — это совершенствование шасси, второе — создание полноценного грузопассажирского кузова.

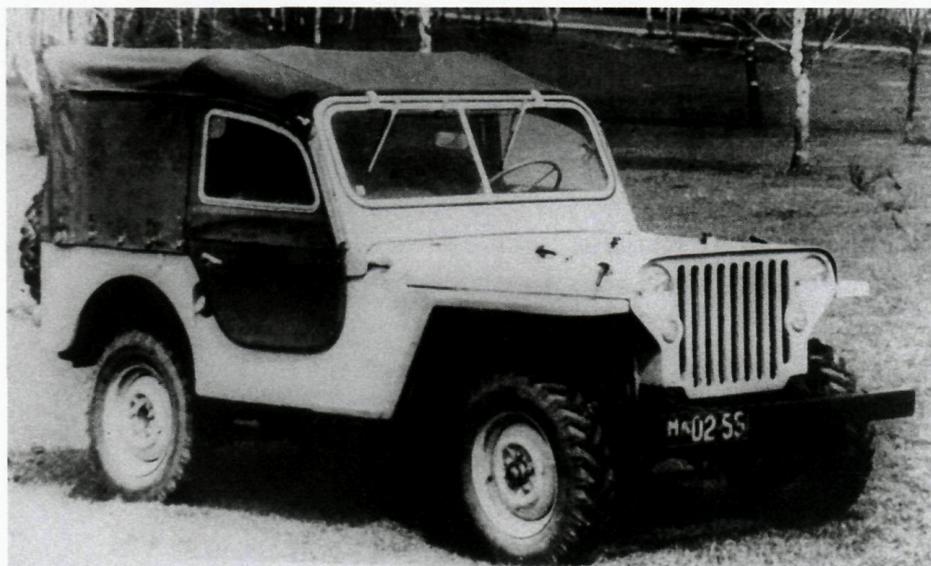
Задний мост «Москвича-410» был заменен на оригинальный с полуосями разгруженно-го типа и коническими роликовыми подшипниками колес, более приспособленными к работе с высокой нагрузкой. Кузов, изначально напоминавший *Willys*, в конце концов, обрел некую индивидуальность. Автомобиль был укомплектован брезентовым тентом и парой открывающихся дверей с брезентовым съемным верхом. В 1958 году этот прототип получил заводской индекс «415». Тогда же экспериментальный внедорожник успешно прошел большую часть испытаний.

Несмотря на сходство со своими военными предками, «Москвич-415» был оснащен системой отопления, обогревом лобового стекла и пылеизоляцией салона, то есть по уровню комфорта приближался к легковым автомобилям. Но Гладилину и этого показалось недостаточно. В 1960 году им была сконструирована версия джипа с закрытым металлическим кузовом и двумя жесткими двухместными откидными лавка-

ми, расположенными вдоль бортов, вместо одного поперечного двухместного заднего сиденья. Поскольку попасть в задний отсек можно было через дверь в заднем торце кузова, запасное колесо переехало на правое заднее крыло. Модификация получила обозначение «Москвич-416». При габаритных размерах 3490×1670×1835 мм и колесной базе 2030 мм этот автомобиль весил всего 1158 кг. Мотор «Москвича» мощностью 45 л. с. разгонял эти джипы до 105 км/ч, потребляя 10–11 л бензина на 100 км.

В конце 1960 года МЗМА готовился освоить производство нового семейства малых вездеходов. Не хватало лишь производственных площадей, но вот-вот должны были освободиться помещения соседнего предприятия. Однако в 1961 году со сменой руководства автопрома все изменилось. Новые руководители отрасли поставили во главу угла не расширение модельного ряда отечественных автомобилей, а увеличение экспорта — стране нужна была валюта. «Москвичи-407» пользовались на Западе неплохим спросом, поэтому в том же 1961-м вопреки планам руководства МЗМА было принято решение свернуть производство всех полноприводных моделей «Москвичей» и увеличить выпуск базовой (экспортной) модификации. Судьба «внедорожного проекта» была решена. О запуске в серию М-415 и М-416 не могло быть и речи.

Появление нового для нашей страны класса легковых внедорожников было отложено на 16 лет — до создания «Нивы». А «Москвичи» моделей М-410, М-410Н и М-411 так и остались единственными в истории завода серийными полноприводниками.



Первый опытный образец специального полноприводного автомобиля, созданного на МЗМА

1959 год



1 декабря в Вашингтоне заключен международный договор о демилитаризации района Антарктиды, превращении его в зону, свободную от ядерного оружия, использовании материка только в мирных целях и в интересах всего человечества. СССР ратифицировал договор в 1960 году.

1960 год



1 мая в районе Свердловска (ныне Екатеринбург) был сбит американский самолет-разведчик U-2, пилотируемый Фрэнсисом Пауэрсом. Военная коллегия Верховного суда СССР приговорила летчика к 10 годам лишения свободы. Но в 1962-м Пауэрса обменяли на советского разведчика Рудольфа Абея. На фото: Пауэрс слушает речь прокурора на открытом заседании Военной коллегии.

1961 год

17 октября в Париже полицейские жестоко подавили мирную 30-тысячную демонстрацию выходцев из Алжира. По приказу шефа полиции Мориса Папона демонстрантов избивали дубинками и сбрасывали с мостов в Сену. Это событие вошло в историю как «Парижский погром».

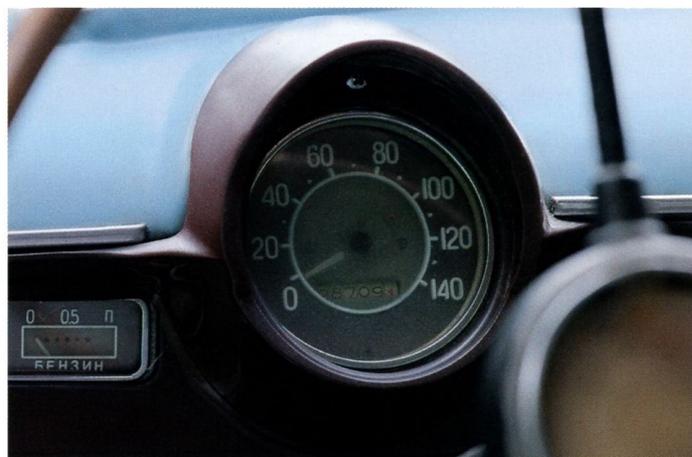


«МОСКВИЧ-410Н»



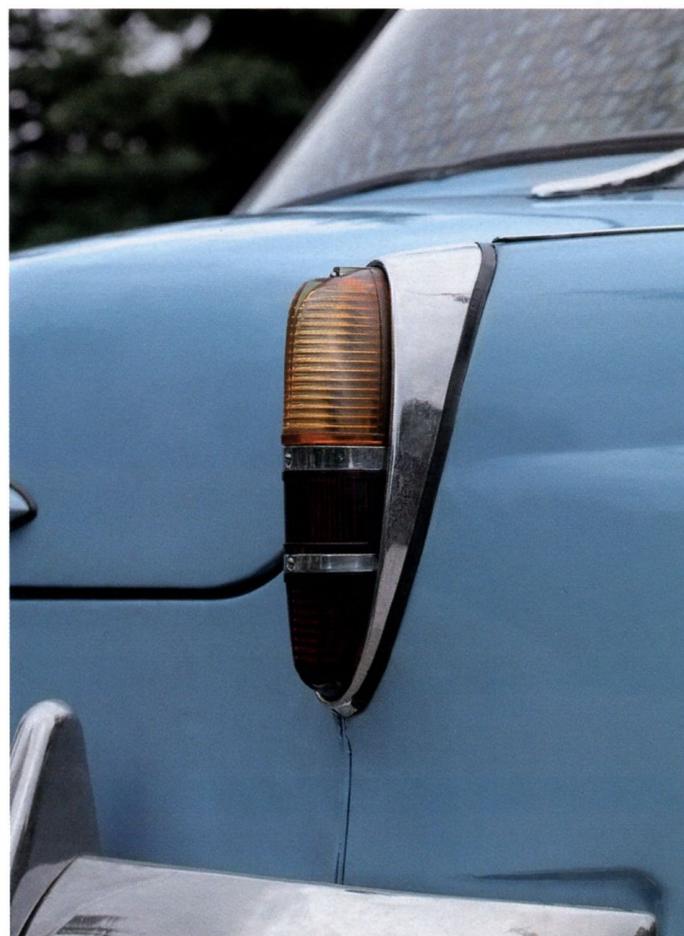


- ❶ Единственное отличие салона автомобиля повышенной проходимости от салона обычного «Москвича» — рулевое колесо упрощенной конструкции
- ❷ На вездеходах впервые в практике МЗМА были применены подвесные педали тормоза и сцепления
- ❸ Хотя спидометр на вездеходах «Москвич» был размечен до 140 км/ч, на практике они едва разогнались до 90 км/ч





- ❶ *Запасное колесо в багажнике — не самое лучшее решение для вездехода*
- ❷ *Хотя этот автомобиль был создан, чтобы преодолевать бездорожье, хрома в его наружной отделке меньше не стало*
- ❸ *Трехсекционный задний фонарь — отличительная черта «Москвичей-410Н», выпущенных в 1960–1961 годах*
- ❹ *Радиоприемник входил в стандартное оснащение «Москвича-410Н»*
- ❺ *Рычаг переключения передач переместился с рулевой колонки на пол, а второй рычаг управлял раздаточной коробкой, то есть подключал передний мост и включал понижающие передачи*



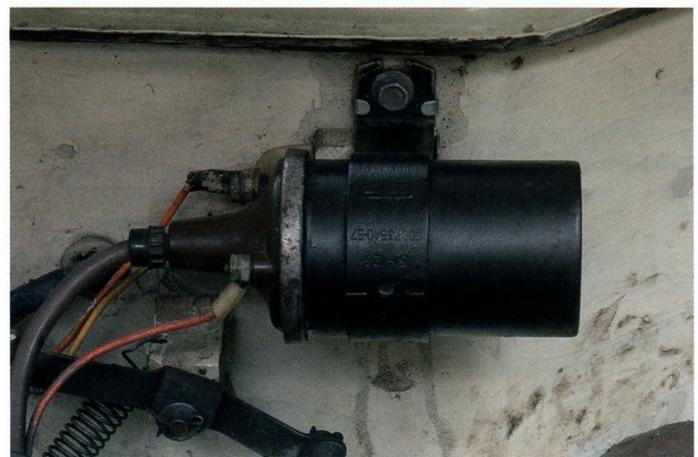
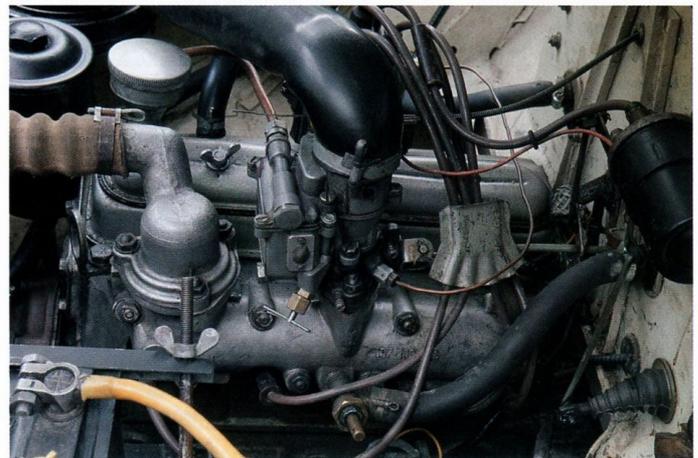
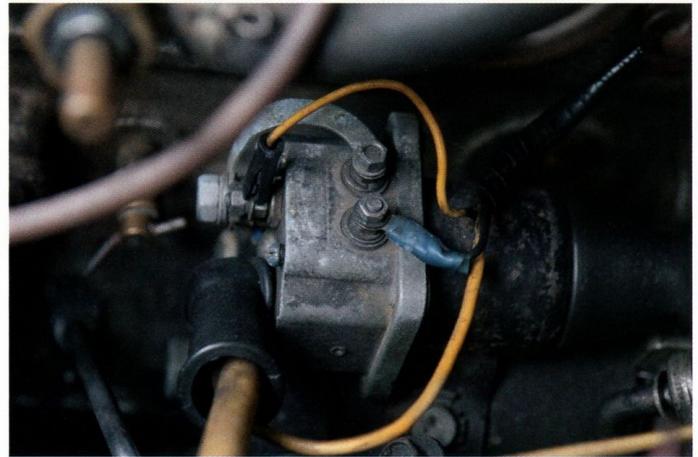


- ❶ Полноприводной автомобиль внешне легко отличить по высокой посадке кузова относительно дороги: расстояние от днища до земли около 430 мм. Столь высокая посадка позволяла М-410 преодолевать брод глубиной до полуметра
- ❷ В переднем мосту использовали шарниры равных угловых скоростей (ШРУС) типа «Бендикс-Вейсс»
- ❸ Зависимая рессорная подвеска спереди и сзади оказалась очень жесткой, поэтому полноприводная версия заметно уступала по комфорту обычному «Москвичу»
- ❹ Кузов типа «седан» — не лучшее решение для автомобиля повышенной проходимости. Такой кузов вряд ли мог удовлетворить запросы механизаторов-целинников





- ❶ Горловина бензобака у классических «Москвичей» традиционно закрывалась задней номерной табличкой
- ❷ При беглом осмотре невозможно отличить двигатель вездеходных «Москвичей» от мотора базовой модели
- ❸ В электропроводке автомобилей 50–60-х годов еще нет никаких пластмассовых разъемов и колодок. Все просто: штырь с резьбой, накидная клемма, шайба, гайка...
- ❹ Хорошо виден карбюратор К-59, который устанавливали на двигателях МЗМА мощностью 45 л. с.
- ❺ Катушка зажигания преобразует ток низкого напряжения в высоковольтный электрический разряд, способный воспламенить топливную смесь в цилиндрах двигателя
- ❻ На заводе М-410 и М-411 комплектовались внедорожными «зубастыми» покрышками



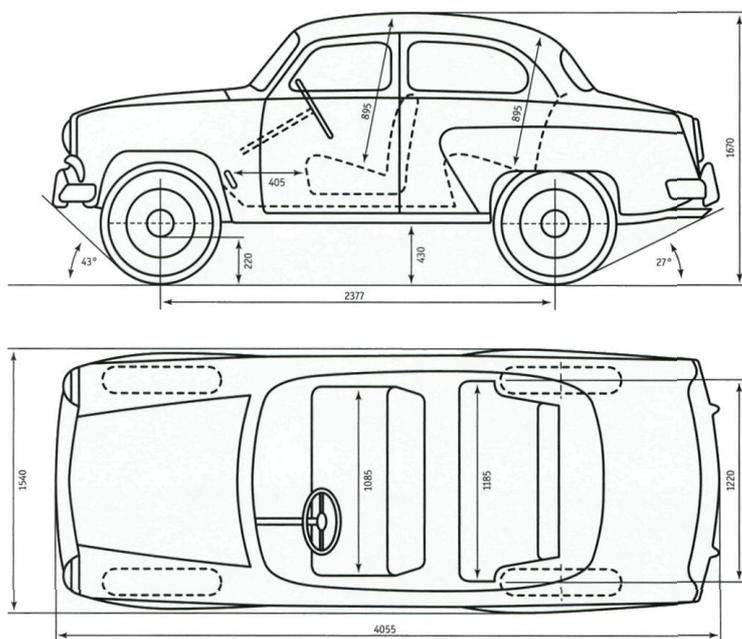


Схема автомобиля «Москвич-410» (410H)

Технические характеристики «Москвич-410» (410H)

Число мест	4
Максимальная скорость	85 км/ч (90 км/ч)
Тормозной путь со скорости 30 км/ч	6 м
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	10 л (9,5 л)/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22, 200 W
Реле-регулятор	РР-24-Б
Прерыватель-распределитель	Р-35-Б (Р-35-А)
Стартер	СТ-22 (СТ-4)
Свечи зажигания	А-11У
Размер шин	6,40-15

Масса, кг

снаряженная	1180 (1150)
полная, в том числе:	1480 (1450)
на переднюю ось	740 (725)
на заднюю ось	740 (725)

Дорожные просветы, мм

под передней осью	220
под задней осью	220

Наименьший радиус поворота, м

по колее внешнего переднего колеса	6,5
------------------------------------	-----

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухребневым роликом, передаточное число 18,2

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия, рычажно-поршневого типа

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия, рычажно-поршневого типа

Тормоза

ножной барабанный, с гидравлическим приводом, действует на все колеса

ручной с механическим тросовым приводом, действует только на колодки тормозов задних колес

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, двухходовая; синхронизатор для включения II и III передач (четырёхступенчатая, трехходовая, с синхронизаторами на II, III и IV передачах)

Сцепление

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

Передаточные числа

I — 3,53; II 1,74; III 1,00; задний ход 4,61
(I 3,81, II 2,42; III 1,45; IV 1,00; задний ход 4,71)

Раздаточная коробка

трехвальная, одноходовая, двухступенчатая, с двумя передачами; передаточные числа: высшей передачи 1,15; низшей 2,68

Главная передача переднего и заднего мостов

пара конических шестерен со спиральными зубьями; передаточное число для М-410 5,14 (36 и 7 зубьев), для М-410Н 4,62 (37 и 8 зубьев)

Двигатель

«Москвич-402» («Москвич-407»), рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный (верхнеклапанный), водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	72 (76)
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1220 (1360)
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

К-44 (К-59)

Максимальная мощность

35 л. с. при 4200 об/мин (45 л. с. при 4500 об/мин)

Максимальный крутящий момент

7,1 кгс.м при 2400 об/мин (8,8 кгс.м при 2600 об/мин)



Производство внедорожного седана Московским заводом малолитражных автомобилей было начато в первом квартале 1957 года, чуть больше года спустя на смену ему пришел «Москвич-410Н», а еще через некоторое время модельный ряд полноприводников пополнился универсалом «Москвич-411». Это семейство считалось весьма перспективным и востребованным, и в будущем можно было ожидать появления новых модификаций, однако смена руководства отечественного автопрома привела к закрытию проекта. За пять лет было выпущено 7 580 экземпляров М-410 и М-410Н и 1515 М-411.



«Москвич-431». В 1960 году на Московском заводе малолитражных автомобилей был построен единственный опытный экземпляр полноприводного фургона «Москвич-431» с двигателем и шасси «Москвич-410Н» и кузовом «Москвич-430».

В результате получился автомобиль, формат которого в точности соответствовал первоначальному техническому заданию, казалось бы незаметно растворившемуся в ходе его передачи с завода на завод, экспериментов с конструкцией, организации производства с постоянными оглядками на требования экономии и т. д. А задание звучало так: создать легкий комфортабельный джип для сельских механизаторов. Именно полноприводной фургон как нельзя лучше подходил для доставки по пашне инструмента и запчастей к захворавшему в поле трактору.

Такая машина могла стать идеальным транспортным средством для сельских почтальонов. На базе фургона можно было создать и модификацию для транспортировки тяжелых больных. Увы, по злой иронии полугрузовая версия легкого джипа, ради которой когда-то все и затевалось, попасть на конвейер так и не успела.

«Москвич-411». Цифровой индекс этой модификации «Москвича-410Н» сегодня многих сбивает с толку. Поскольку к обозначениям и полноприводного седана, и универсала, созданных на базе «Москвича-407», прибавилась литера «Н», логично было бы предположить, что универсал, полученный путем «скрещивания» моделей «Москвич-410Н» и «Москвич-423Н», тоже получит букву «Н» в индексе. Однако на базе «Москвича-402» полноприводной седан не выпускался, поэтому внедорожный универсал (первый в мире кроссовер!), запущенный в серию летом 1958 года, чуть позже «Москвича-407», получил «чистый» цифровой индекс без буквенного «довеска» «Москвич-411». При этом его «оперение» эволюционировало вместе с изменением внешности базового седана семейства. Первое время облицовка радиатора была такой же, как на «Москвичах-402», а с 1960 года ее сменила мелкаячеистая решетка. Незадолго до прекращения производства всей полноприводной линейки «Москвичей» в 1961 году универсалы повышенной проходимости «Москвич-411» начали декорироваться и боковыми молдингами. Столь существенная разница в оформлении кузова ранних и поздних «Москвичей-411» и породила миф о существовании модификации «Москвич-411Н».



Транспортер переднего края (ТПК). Конструкторы Московского завода малолитражных автомобилей могли реализовать свои наработки по полноприводным машинам только одним способом — заинтересовав ими военных. Тогда бы и производственные площадки быстро нашлись, и финансирование подоспело вовремя. Пока решался вопрос о выпуске вездеходов на МЗМА, среди автомобильных и мотозаводов СССР был объявлен негласный конкурс на лучшую конструкцию ТПК, в котором нуждались военные. Московские конструкторы, используя часть агрегатов серийного «Москвича-410», попытались создать такую машину, но в конкурсе победил более легкий ТПК совместной разработки НАМИ и Ирбитского мотоциклетного завода, который впоследствии стал выпускаться на Луцком автозаводе (ЛуАЗе).

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
VAZ-2104 «ЖИГУЛИ»**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
00042
9 772071 095773