ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 64

«МОСКВИЧ-401-420»

ПО ПРОЗВИЩУ СЛОН
КОНСТРУКТИВНЫЕ МЕТАМОРФОЗЫ
СБРОСИТЬ ЛИШНЕЕ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №64, 2011

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).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
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»

www.deagostini.ua

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

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

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

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: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2011 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, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © Ленфильм;
6 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): 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 Груп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

Автомобиль «Москвич-401-420» любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей»

Дата выхода в России 19.07.2011

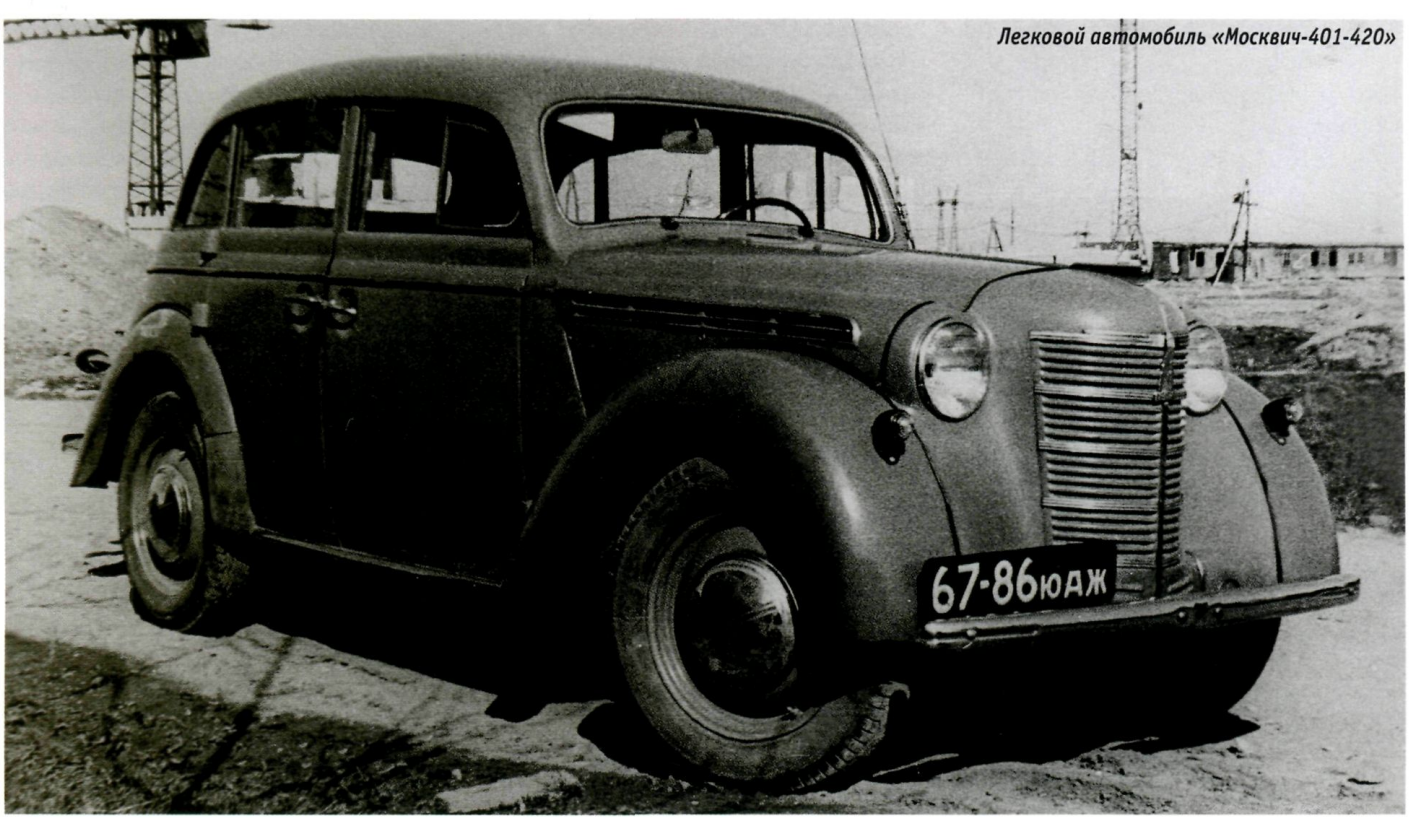
В июне 1945 года в Кремле проходили «смотрины» иностранных автомобилей: предстояло выбрать прототипы для их производства в СССР. Сталину понравился *Opel Kadett K38*. Выслушав робкие возражения будущего главного конструктора МЗМА А. Андронова о необходимости внесения в конструкцию немецкого автомобиля серьезных изменений, вождь ответил: «Не следует ничего менять! Когда освоите производство, тогда и займетесь переделками и улучшениями». Возможно, именно эта фраза и предопределила судьбу «четырехсотого» «Москвича».

Медленно, но верно

Пробный «Москвич-400» был собран на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) в ночь с 8 на 9 декабря 1946 года, а уже в апреле 1947-го началось серийное производство первой послевоенной малолитражки. В 1947 году удалось выпустить 1501 автомобиль, в 1948-м 6706, в 1949-м уже 19 806 экземпляров. При этом «Москвич», как было «рекомендовано» Сталиным и как хотели сами конструкторы МЗМА, почти непрерывно «переделывался и улучшался», иначе говоря модернизировался. С каждой такой модернизацией он все меньше походил на своего немецкого «старшего брата» *Opel Kadett K38*. Разумеется, эти изменения нельзя назвать кардинальными, однако в совокупности они позволили наверстать конструктивное отставание прототипа. Первые «Москвичи», построенные до июня 1947 года, комплектовались вывезенными из Германии опелевскими стартерами *Bosch*. Затем производство этих агрегатов, получивших обозначение «СТ28», освоил Московский завод автотракторного электрооборудования (АТЭ-1). С августа 1949 года и до декабря 1956-го штатным стартером М-400 стал СТ28Б этого же завода. Тогда же появился фильтр тонкой очистки масла. Звуковой сигнал, крепившийся к левому кронштейну переднего бампера, с января 1948 года перекочевал под капот.

Множество метаморфоз претерпели шкалы приборов — спидометра и объединенных одним круглым «иллюминатором» датчиков количества бензина и давления масла. Сначала их производили на заводе «Автоприбор» во Владимире. До января 1948 года шкалы спидометров СП18 и комбинации приборов КП8 были черного цвета, а затем (до августа 1949-го) желтого. Индекс комбинации приборов в дальнейшем не менялся, а спидометр стал обозначаться «СП18А». Вскоре приборы для «Москвичей» начали выпускать на рижском заводе «Автоэлектроприбор». Переехало не только производство одометр (счетчик километров) тоже «переехал» с верхней половины шкалы спидометра на нижнюю (СП18Б). С октября 1950 по декабрь 1956 года выпускались шкалы белого цвета (СП18В). Расположенные по краям торпедо «бардачки» до 1949 года не имели крышек. Такая «бесхитростность» отчасти компенсировалась овальной формой «окон», ведущих в «перчаточные ящики». Позже их все же прикрыли крышками на петлях.

В октябре 1952 года небольшую хромированную накладку, охватывающую лишь «окрестности» приборов в центральной части торпедо, сменил проходивший через всю приборную панель составной молдинг. Перечисленные выше изменения — преимущественно косметические. Но были и принципиальные.



Легковой автомобиль «Москвич-401-420»

Большие перемены

Принципиальной можно считать замену в августе 1950 года двухдиффузорного карбюратора К-24, полностью копировавшего немецкий аналог, отечественной разработкой К25, а в июле 1952-го К25А. В том же году модернизации подверглись некоторые элементы заднего моста. В июле 1951 года значительно укоротился кронштейн, к которому крепился единственный задний габаритный фонарь (он же стоп-сигнал). Тогда же в конструкцию машины было внесено еще одно принципиальное изменение: рычаг переключения передач с пола был перенесен на рулевую колонку. Кроме того, силовой агрегат оснастили новым маслоприемным фильтром масляного насоса и новым водяным насосом системы охлаждения.

Уже в 1952 году начали выпускать новую головку блока цилиндров с камерой сгорания улучшенной формы и повышенной с 5,8 до 6,2 степенью сжатия. Тогда же освоили производство нового распредвала с измененными фазами и улучшенным профилем кулачков, за счет которого газораспределительный механизм стал работать тише. Трехщеточные генераторы Г28 уступили место шунтовым Г29, работавшим совместно с реле-регулятором, что позволило вдвое увеличить долговечность аккумулятора. Кстати, и сама аккумуляторная батарея стала устанавливаться не на специальный «балкон», приваривавшийся до этого к панели передней части кузова, а в расположенную там же нишу. Это существенно облегчило процедуру заправки двигателя маслом. Дополнительное эластичное крепление глушителя должно было избавить «Москвичи» от типичной для них поломки выхлопной трубы, вызванной ударами ее колена о балку заднего моста.

Самым заметным для неспециалиста изменением стало исчезновение с пола перед передними сиденьями «большой железной палки» рычага ручного тормоза. Превратившийся в элегантную ручку «ручник» нашел пристанище под торпедо, слева от рулевой колонки, что, во-первых, соответствовало техническим трендам тех лет, во-вторых, делало салон просторнее и безопаснее и, в-третьих, позволяло регулировать узел натяжения, не залезая под машину.

Еще одно изменение, сделанное «ради комфорта», касалось пружинных элементов сидений. Вместо отдельных спиральных пружин с 1952 года начали применять пружинный каркас с «бесконечным плетением». За счет этого удалось снизить удельные нагрузки, уменьшить износ обивки, а сиденья сделать более удобными. Для улучшения защиты от коррозии основание кузова начали не только грунтовать, но и окрашивать глифталевой эмалью.

Индекс «401-420», присвоенный «Москвичу» в 1954 году, означал, что на старый кузов установлен новый двигатель

Наиболее существенные «переделки и улучшения» были сделаны в 1952 году. Главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов даже опубликовал в журнале «Автомобильная и тракторная промышленность» специальную статью на эту тему. Помимо перечисленных выше изменений в статье упоминались замена шин 4,50×16 на шины 5,00×16, усиление балки переднего моста, повышение долговечности рессор за счет введения дробеструйной обработки листов, улучшение пылезащиты кузова и усиление панели его задней части. Особый акцент Андронов сделал на применении в цилиндрах двигателя коротких сухих гильз из легированного чугуна и верхних компрессорных колец с пористым хромированием: это позволило увеличить ресурс мотора практически вдвое.

«Москвич-401» использовался и в качестве медицинского транспорта — например, для выезда врача на дом

Незаметно похудеть

Было и еще одно направление «переделок и улучшений» почти незаметное для владельцев «Москвичей», зато очень важное для самих конструкторов, что особо подчеркивал Андронов. Речь идет о борьбе с лишними килограммами. Многочисленные мелкие усовершенствования постепенно привели к тому, что вес машины приблизился к критическому, то есть к изначально установленной предельной величине.

Для гармоничного перераспределения массы из металлоемких конструкций в «мускулы» полезных узлов и агрегатов посчитали каждый грамм в каждой детали и в результате к 1952 году даже вышли в небольшой минус по сравнению с первоначальным весом. Так, применение нового каркаса сидений позволило автомобилю похудеть сразу на 5 кг, уменьшение толщины стенок трубы карданного вала с 2,1 до 1,8 мм примерно на 600 г, новое крепление аккумулятора на 1 кг, уменьшение длины кронштейна заднего фонаря на 200 г и т. д.

Надо отдать должное «скромности» заводских инженеров: они не стали утяжелять индекс «Москвича-400-420» «прицепом» из какой-нибудь литеры, указывающей на серьезное обновление базовой конструкции. Лишь в 1954 году, через семь лет после начала производства «Москвича», была проведена модернизация, которую нельзя было не отобразить в индексе автомобиля. Как известно, первая группа цифр в системе маркировки МЗМА указывала на модель двигателя, вторая на модель кузова. Появление модификации с индексом «401-420» означало, что на старый кузов

Самым заметным для «пользователей» изменением стало исчезновение с пола перед передними сиденьями «большой железной палки» — рычага ручного тормоза. Превратившийся в элегантную ручку «ручник» нашел пристанище под торпедо, слева от рулевой колонки, что соответствовало техническим трендам тех лет, делало салон просторнее и безопаснее и позволяло регулировать узел натяжения, не залезая под машину.

«Москвича» установлен новый двигатель. Суммировав все значительные изменения, которым к 1954 году подвергся устаревший опелевский мотор, окончательный вариант двигателя, наконец-то, стали считать самостоятельной моделью.

Двигатель отличался от «прародителя» не только новой головкой блока цилиндров, получившей в версии «401» вертикальное расположение свечей зажигания вместо наклонного, новым распредвалом, гильзами цилиндров, поршневыми кольцами и навесным оборудованием, но и новыми коллекторами впускным и выпускным. В результате мощность мотора возросла на 3 л. с. (а это целых 13%) и составила 26 л. с.

К премьере «четыреста первого» была модернизирована КПП. Новые передаточные числа были лучше приспособлены, с одной стороны, к нашим условиям эксплуатации, а с другой к двигателю большей мощности. Кроме того, вторая и третья передачи получили синхронизаторы, что в сочетании с подрулевым рычагом сделало переключение скоростей более простой для водителя операцией.

Так, спустя семь лет с начала производства, «Москвич» обрел те самые изменения двигателя и КПП, о которых А. Ф. Андронов заикнулся еще на кремлевских «смотринах» *Opel Kadett K38*.

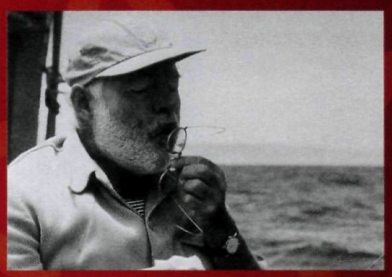
«Четыреста первый» «Москвич» наряду с полудеревянным фургоном, получившим индекс «401-422», выпускался всего два года. Освоение предназначенного для этой машины сравнительно нового верхнеклапанного мотора затянулось, поэтому на МЗМА разработали компромиссный вариант· рабочий объем силового агрегата «401» за счет диаметра цилиндров был увеличен до 1220 см^3, вновь возросла степень сжатия, мощность достигла 35 л. с. Кроме того, водяная помпа переместилась на передний торец блока цилиндров. Такой двигатель получил индекс «402Б1». Чуть позднее переходный мотор оснастили тонкостенными вкладышами цилиндров, а в обозначении пропала единичка после литеры. Оба мотора с января по апрель 1956 года устанавливались на «четыреста двадцатые» кузова. Этому гибриду присвоили обозначение «Москвич-401А1».

Последний «четыреста первый» «Москвич» сошел с главного конвейера завода 20 апреля 1956 года.

«Москвичи» поступали на вооружение отделов регулирования уличного движения (ОРУД)

А в это время...

1954 год



Нобелевская премия по литературе присуждена знаменитому американскому писателю Эрнесту Хемингуэю за повесть «Старик и море». В 1949 году Хемингуэй переехал на Кубу, где в 1952-м и была написана повесть. Уже на следующий год «Старик и море» получила престижную Пулитцеровскую премию.

1954 год

1 марта Соединенные Штаты объявили об успешном испытании водородной бомбы, мощность которой более чем в 500 раз превосходила мощность бомбы, сброшенной на Хиросиму в 1945 году. Испытания проводились на Маршалловых островах.

1955 год

2 июня считается днем рождения космодрома Байконур. Строительные работы на полигоне начались зимой 1955 года, а в мае было заложено первое здание жилого городка. Руководил строительством генерал-майор Г. М. Шубников. Уже 5 мая 1957 года госкомиссия приняла первый стартовый комплекс.

«Осторожно, бабушка!» (реж. Н. Кошеверова, 1960 год)

По проселочной дороге мчится серый «Москвич-401-420». За рулем — бабушка Елена Тимофеевна, рядом с ней — внучка Лена, директор Дома культуры. Бабушка лихо рулит и при этом яростно спорит с внучкой. На полном ходу «Москвич» налетает на мотоцикл. «Бандитская езда!» — кричат бабушке мотоциклисты. У внучки неприятности — открытие Дома культуры откладывается: местное начальство заморозило стройку. Неунывающая бабушка уговаривает Лену собрать друзей и своими руками закончить строительство. Она колесит по городу, собирая свою команду пенсионеров. Так все вместе — молодые и пожилые — достраивают Дом культуры на радость горожанам.

И сегодня можно встретить хорошо сохранившиеся «Москвичи»

Сутулый профиль

Ласковые прозвища в нашей стране получали практически все массовые автомобили. Малолитражка, продержавшаяся в производстве без малого десятилетие и растиражированная в конечном итоге в количестве 247 439 экземпляров, не могла не заслужить собственное прозвище. Народ уважительно величал «Москвич»... Слоном. В облике «четыреста первого» и впрямь было что-то слоновье. «Сутулый» профиль напоминал характерную слоновью тушу, передок — морду, где округлые крылья играли роль ушей, а фары широко расставленных глаз. К тому же серый цвет кузова был одним из самых распространенных у послевоенного «Москвича».

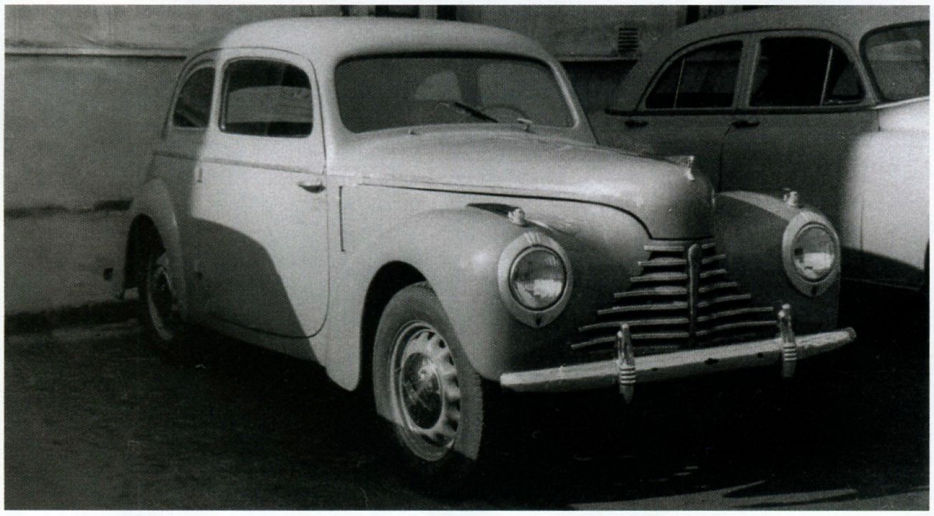
К «Москвичам» семейства «400-401» прилагалось заводское «Руководство по эксплуатации». Как минимум два момента из этого руководства сегодня вызовут улыбку. Во-первых, инструкция не советовала преодолевать вброд водные препятствия глубиной более 60 см. А во-вторых, после пробега первой тысячи километров необходимо было снять пломбу и дроссельную шайбу, которая ставилась между впускной трубой и карбюратором для ограничения мощности двигателя на период обкатки, в присутствии автоинспектора и составить соответствующий акт. Без этого акта завод не принимал рекламации на двигатель. Как говорится, удивительно но факт!

Дальние родственники

Ford Prefect E93A (1938–1949 годы)

Чем интересен этот автомобиль? Как известно, ранние версии *Ford Prefect E93A* послужили прототипом для создания несостоявшегося первенца Московского автомобильного завода имени КИМ — малолитражки КИМ-10-50. Наблюдая за постепенной модернизацией *Ford Prefect*, можно представить, каким мог бы стать «Москвич», если бы Сталин не предпочел *Opel*.

В том, что конструкция этой английской модели *Ford* оказалась удачной, можно не сомневаться. Практически в неизменном виде она выпускалась вплоть до 1949 года, затем была незначительно модернизирована, после чего успешно конкурировала с «одноклассниками» до 1953 года. После капитального рестайлинга машина стала больше напоминать... «Москвич-407».



Skoda-1101 Tudor (1946–1949 годы)

Skoda-1101, увидевшая свет уже весной 1946 года, появилась вопреки всему — политической переориентации Чехии, переделу государственных границ и даже вопреки серьезным разрушениям, которым подверглись заводы *Skoda* в результате бомбардировок союзных войск в конце апреля 1945-го. И, тем не менее, премьера состоялась. *Skoda-1101 Tudor* представляла собой основательно модернизированное шасси предвоенной «народной» малолитражки *Skoda Popular* с новым, современным кузовом. Двигатель объемом 1,1 л был форсирован с 30 до 32 л. с. Для своего класса и времени конструкцию можно считать прогрессивной и оригинальной: четырехступенчатая КПП, гидравлические тормоза, хребтовая рама, независимые рессорные подвески (спереди — на поперечной рессоре). Помимо двухдверного купе выпускались кабриолеты, родстеры, фургоны и санитарные машины.

1955 год

31 июля в Варшаве открылся V Всемирный фестиваль молодежи и студентов. Девиз фестиваля — «За мир и дружбу — против агрессивных империалистических союзов». В столицу Польши съехались более 30 тысяч молодых людей из 114 стран. *На фото:* колонна польских спортсменок проходит по городу.

1956 год

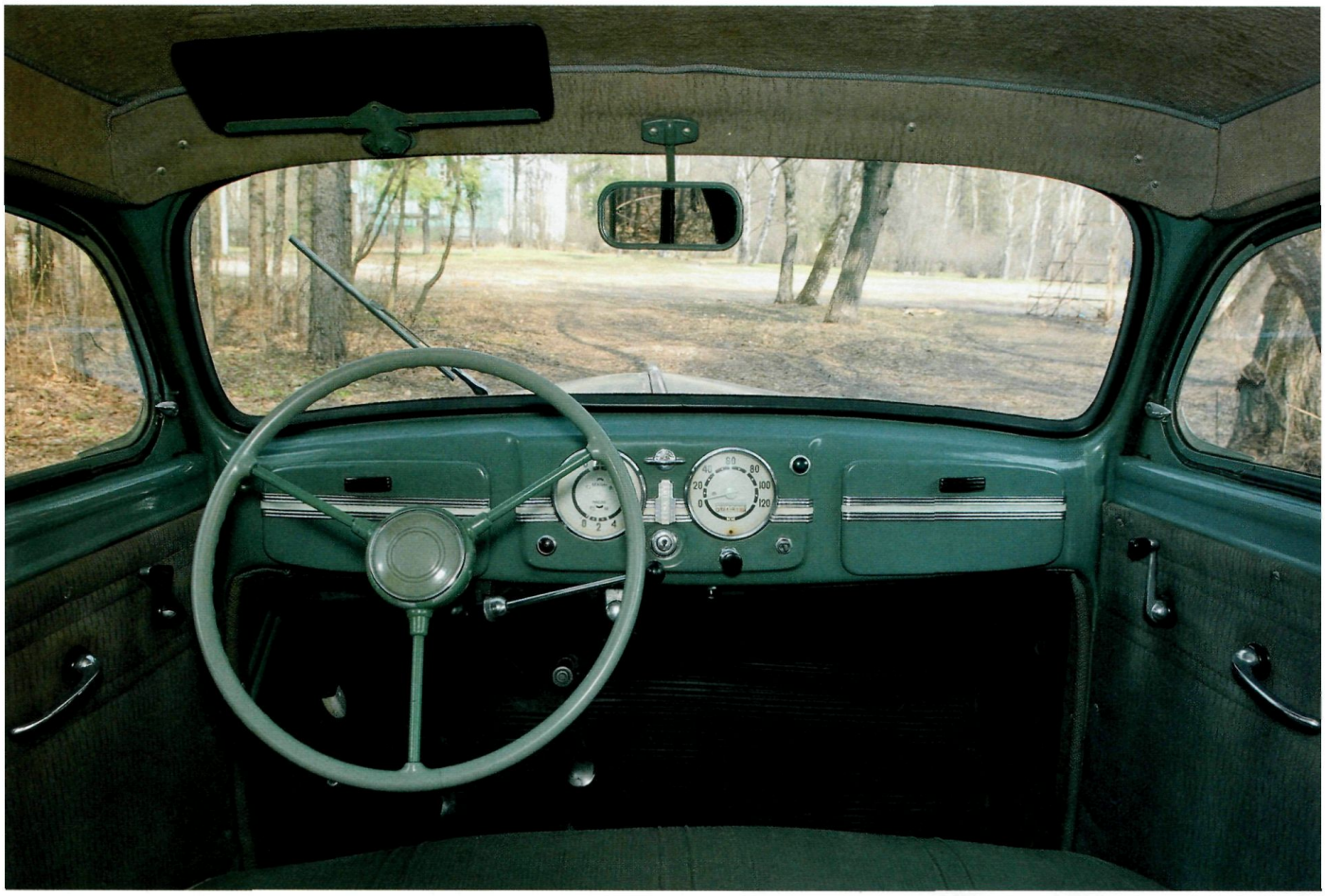
14 марта американская фирма Ampex представила первый в мире видеомагнитофон. Фирма была основана в 1944 году в Калифорнии Александром Понятовым, бывшим полковником царской армии. Первые видеомагнитофоны были громоздкими и тяжелыми, их возили к месту событий на специальном автобусе.

1956 год

26 января в итальянском Кортина-д-Ампеццо открылись VII зимние Олимпийские игры, в которых триумфально дебютировала команда СССР. Советские спортсмены успешно соревновались в лыжных гонках, хоккее и скоростном беге на коньках. *На фото:* открытие VII зимних Олимпийских игр.

«МОСКВИЧ-401-420»

АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР



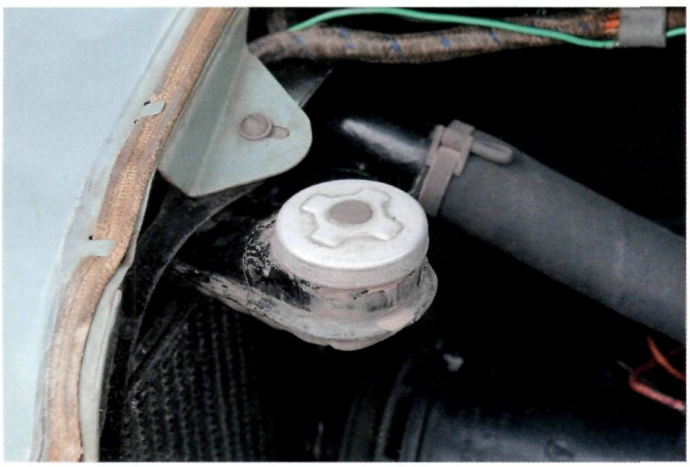
В этой модели «Москвича» появились закрытые крышками перчаточные ящики на панели приборов

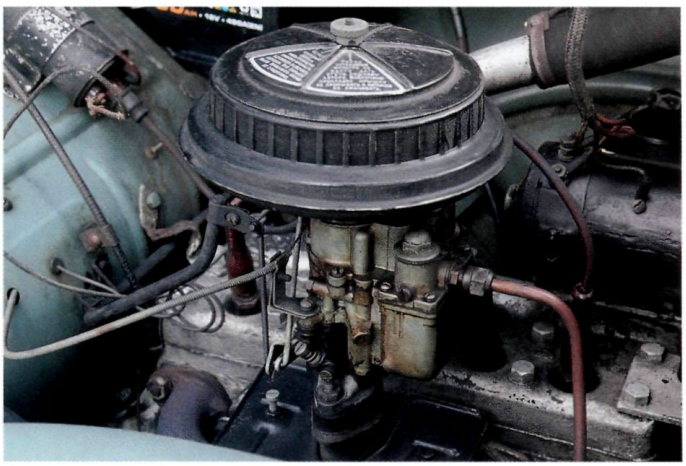
«Москвичи» первого поколения отличал большой трехспицевый руль с тонким ободом

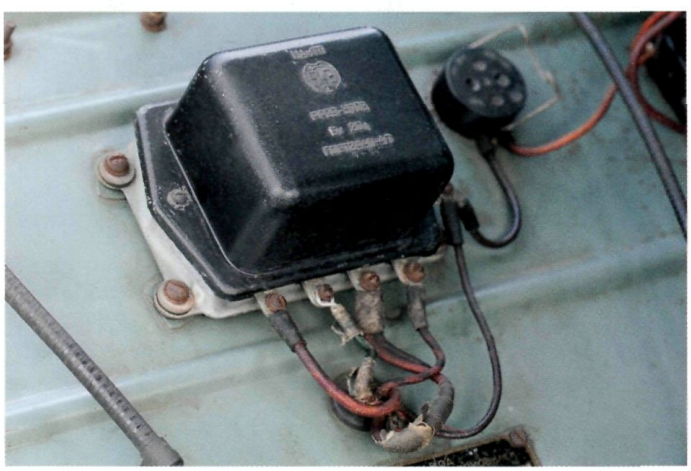
По сравнению с ранними версиями на «четыреста первом» рисунок шкал приборов стал заметно проще

- *На заводе «Москвичи» первого поколения не оборудовались указателями поворотов. Автовладельцы устанавливали их самостоятельно*
- *Говоря о московских машинах, современники редко использовали индексы: их называли просто «Москвич»*
- *Для удобства пользования под дверными ручками сделали углубления*
- *Высокие 16-дюймовые шины с узким протектором (134 мм) сегодня большая редкость*
- *Лампа освещения салона*

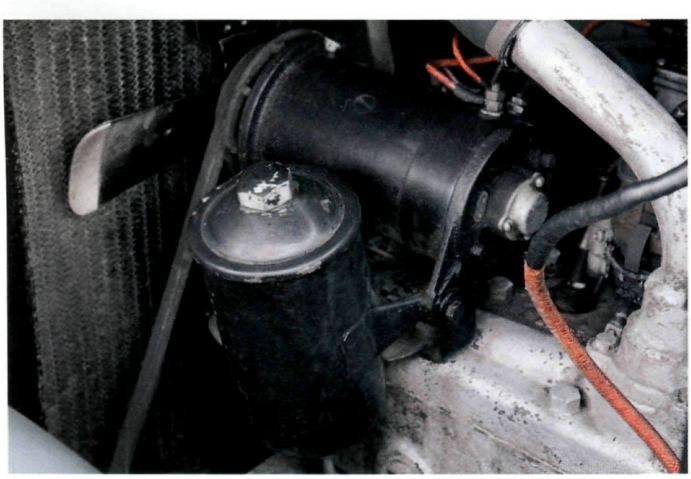
- Покатый скат крыши, узкое заднее окно, закрепленное снаружи запасное колесо — запоминающиеся детали облика первого «Москвича»
- Соседние двери раскрывались в разные стороны: передняя — по ходу движения, задняя — против хода
- За спинкой заднего дивана находился небольшой багажный отсек
- Рычажок блокировки устанавливался на всех дверях, кроме передней пассажирской, где был наружный замок

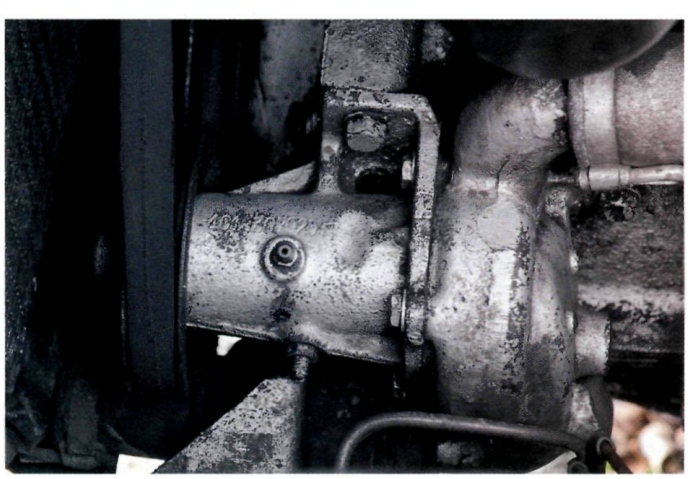






- *Заливная горловина радиатора смещена вбок из-под облицовки радиатора*
- *Реле-регулятор для контроля работы генератора*
- *На двигателе 401-й модели устанавливались свечи без наклона*
- *Механизм регулировки привода стояночного тормоза расположен очень удобно под капотом автомобиля*
- *Катушка зажигания*
- *Водяной насос системы охлаждения*
- *Генератор и масляный фильтр тонкой очистки*





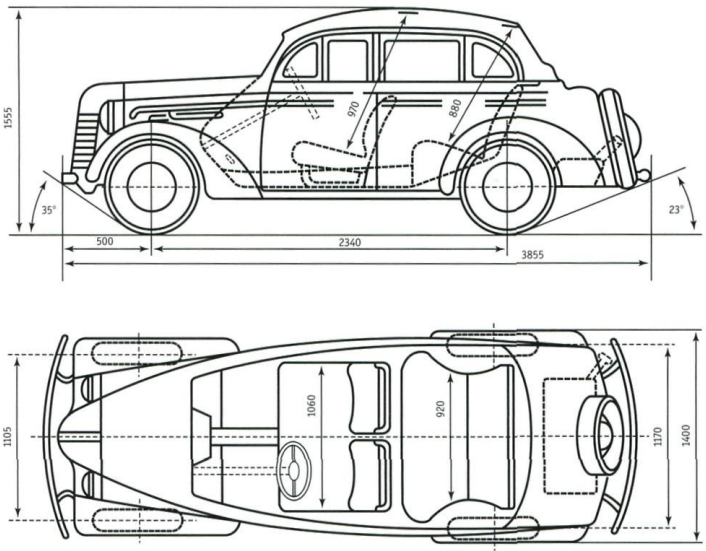


Схема автомобиля «Москвич-401-420»

Технические характеристики «Москвич-401-420»	
Число мест	4
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 30–50 км/ч	8 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	3-СТ-60
Генератор	Г-29, 130 W
Реле-регулятор	РР-29
Прерыватель-распределитель	Р-34
Стартер	СТ-28Б
Свечи зажигания	НА-11/11-АУ
Размер шин	5,00-16
Масса, кг	
снаряженная	855
полная, в том числе:	1155
на переднюю ось	540
на заднюю ось	615
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	6

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехзубым сектором, передаточное число 15

Подвеска передняя

независимая, пружинная, на продольных рычагах системы Дюбонне с гидравлическими амортизаторами одностороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими амортизаторами одностороннего действия

Тормоза

ножной колодочный, с гидравлическим приводом, действует на все колеса

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

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, двухходовая, с синхронизаторами на II и III 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

Главная передача

пара конических шестерен со спиральными зубьями; передаточное число 5,14

Двигатель

Москвич-401, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	67,5
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см^3	1074
Степень сжатия	6,1–6,4
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

К-25А

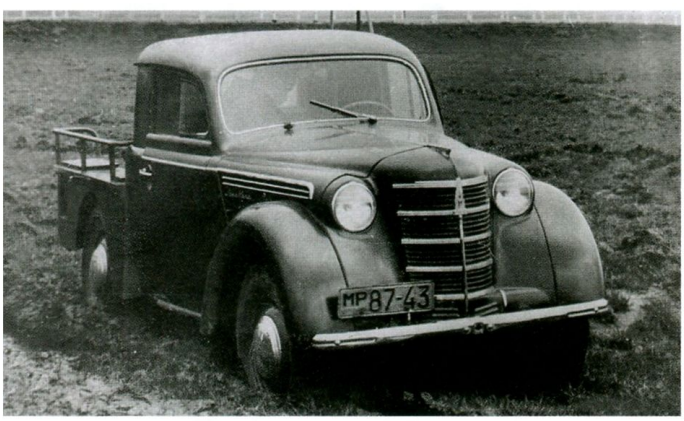
Максимальная мощность

26 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

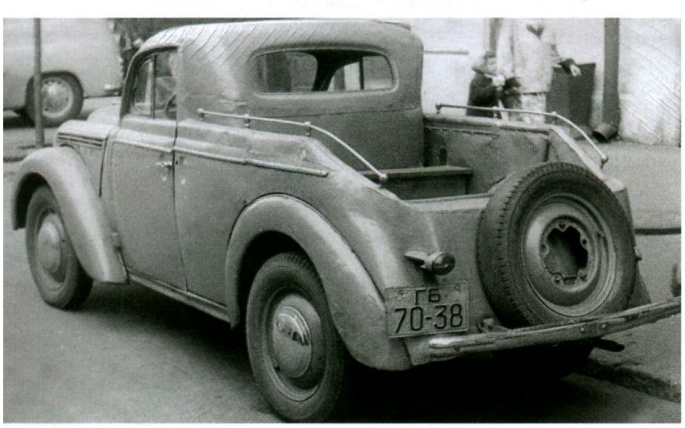
5,8 кгс.м при 2200 об/мин

Модернизированный «Москвич» первого поколения «401-420» выпускался с 1954 года, а с января по апрель 1956-го производилась переходная модель «401А1» с двигателем «Москвич-402», который отличался бо́льшим объемом и мощностью. Всего с 1946 по 1956 год было изготовлено 247 439 «Москвичей» первого поколения, включая все модели «400» и «401», из которых 216 606 экземпляров — это базовые седаны.



«Москвич-401» заводской пикап

Необходимость в пикапах на базе легковых автомобилей, предназначенных для перевозок небольших партий грузов или не слишком привередливых пассажиров, возникала постоянно.
Если до войны такие машины серийно выпускались на Горьковском автозаводе, то после войны о них просто забыли — они исчезли из производственных программ предприятий.
Тем не менее, на МЗМА подобная машина разрабатывалась по заказу военных. В результате было построено несколько опытных образцов пикапов, отличавшихся друг от друга длиной и конструкцией платформы, а также типом шин (в том числе с внедорожным протектором). Особенность конструкции заводских пикапов состояла в том, что задние выступающие колесные ниши удачно использовались в качестве основы для продольных пассажирских сидений. Заводские эксперименты не прошли даром: на базе пикапа в дальнейшем был создан уникальный аэродромный пусковой агрегат АПА-7 для запуска двигателей первых советских турбореактивных самолетов.



«Москвич-401» самодельный пикап

На местах отсутствие пикапов пытались восполнить собственными силами. Как правило, во время капитального ремонта обычные седаны превращали в пикапы путем грубой «пластической операции»: у стандартного кузова «ампутировалась» верхняя половина — от задних стоек и дальше; «лишняя» пара дверей просто заваривалась, боковины импровизированных бортов изнутри «подваривались» металлическими листами; переднее сиденье с тыла защищалось от непогоды «пересаженной» задней панелью собственного кузова. Создателей таких машин не смущало даже отсутствие откидных бортов и, как следствие, высокая погрузочная высота кузова.

«Москвич-401» фургон

На коммерческом шасси «Москвич-400-420К» (выпущено 2562 экземпляра) авторемонтные заводы изготовляли фургоны собственной конструкции. В их основе, как и у «Москвича-401-422», лежал деревянный каркас кузова, обшитый сверху подручными материалами (листы металла, фанеры, дерматин). Только в отличие от заводского фургона они чаще всего имели увеличенный объем грузового отсека — за счет более высокой крыши. Такие габариты кузова лучше сочетались с грузоподъемностью шасси, что больше устраивало «пользователей», особенно когда дело касалось перевозки колбасных или кондитерских изделий, где используется объемная тара.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

«СТАРТ»

ISSN 2071-095X

DeAGOSTINI