

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 77

СССР



«МОСКВИЧ-400-422»

КОЖАНАЯ КРЫША, ДЕРЕВЯННЫЕ БОКА
С ЗАПАСОМ ПРОЧНОСТИ
УСТУПИ КОНВЕЙЕР!

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №77, 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.**

**Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.**

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 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»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
0-800-500-8-40**

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
ISSN 2071-095X
© 2011 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, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © Киноконцерн «Мосфильм»;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): 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
Сергея Ионеса, Максима Шелепенкова
и Александра Павленко**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль Музей «Авторовею» и лично
президента (главного редактора)
«Авторовею»
Михаила Иосифовича Подорожанского**

Дата выхода в России 3.01.2012





19 июня 1945 года решалась судьба первой послевоенной малолитражки, которую предстояло серийно выпускать Московскому заводу малолитражных автомобилей (МЗМА), бывшему заводу имени КИМ. Это был Opel Kadett — именно эту модель выбрал И. В. Сталин на показе образцов новых автомобилей в Кремле.

С немецкой точностью

Чтобы освоить выпуск автомобиля, который невозможно было унифицировать с советскими моделями, предстояло выполнить колоссальный объем работы: подготовить техническую документацию, чертежи, мастер-модели всех деталей — от дверной ручки до кузова в сборе, подобрать материалы, продумать все технологические операции, собрать необходимое оборудование. По воспоминаниям главного конструктора МЗМА А. Ф. Андропова, ни станков, ни оснастки с завода Opel не поступало, а конструкторский коллектив, способный выполнить все поставленные задачи, на возрождавшемся предприятии еще не сформировался. Поэтому проектирование технической документации, создание чертежей и мастер-моделей решили поручить опытным немецким инженерам-автомобилестроителям, многие из которых жили на территории

Восточной оккупационной зоны Германии, контролируемой советской военной администрацией.

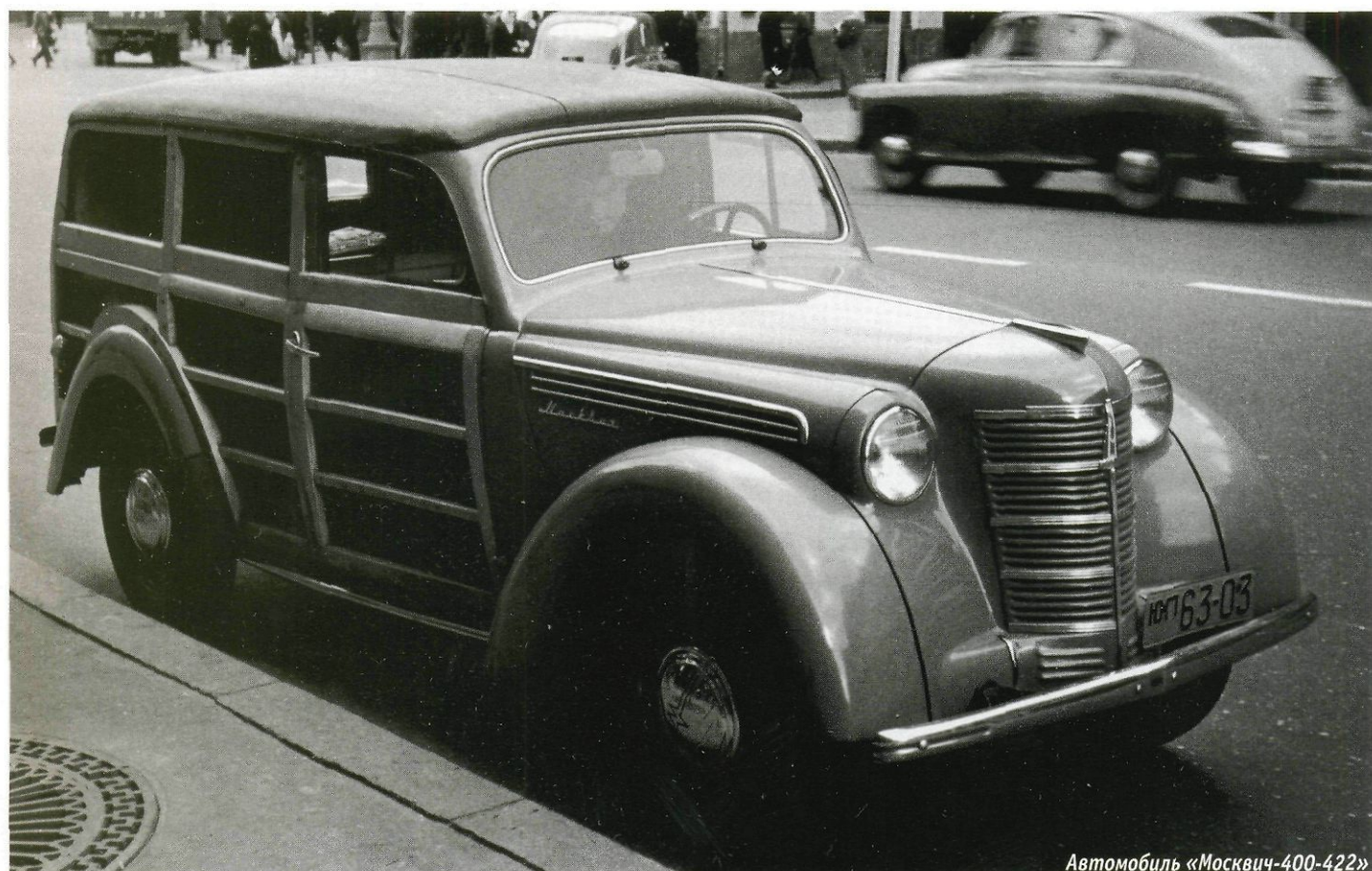
К проектированию малолитражного автомобиля, которому присвоили название «Москвич», привлекли работников нескольких немецких конструкторских бюро: вольнонаемные немцы трудились под руководством советских военных и инженеров за вполне приличную по тем временам зарплату. Часть работ по кузову поручили бывшему отделу главного конструктора известной автомобилестроительной компании DKW, располагавшейся в городе Цшопау. Инженеры DKW не имели достаточных навыков проектирования цельнометаллических кузовов, зато обладали огромным опытом создания кузовов легковых автомобилей из дерева.

До войны самые дешевые в Германии машины DKW выпускали с деревянными кузовами, обшитыми кожей. Поэтому первые ходовые

образцы будущих автомобилей «Москвич» в Цшопау решили изготовить из дерева.

Немецкие конструкторы взяли за основу металллические полы и моторный отсек от Opel Kadett, а боковины и верх прототипов построили в виде деревянного каркаса, обшитого фанерой. Первый вариант деревянного кузова предназначался даже не для одной из будущих модификаций «Москвича», а для ходового испытательного макета.

Сроки выполнения конструкторских работ были очень жесткими: поскольку начало серийного производства «Москвича» планировалось на июль 1946 года, уложиться надо было в несколько месяцев. Немецкая сторона успела в срок: работы над будущим «Москвичом» начались осенью 1945 года, и уже к концу марта 1946-го 268 комплектов чертежей и 319 алюминиевых шаблонов, по которым было изготовлено 44 модели кузовных деталей базового седана, были отправлены на МЗМА.



Автомобиль «Москвич-400-422»

Как вас теперь называть?

Когда все необходимое для производства основной легковой модели было готово, немецкие специалисты, получив одобрение советской стороны, взялись за разработку целого семейства кузовов. В течение 1946 года из Германии на МЗМА пришла колонна экспериментальных автомобилей с кузовами разного типа. В документации использовалась очень интересная терминология: так, базовый седан назывался «стандартный кузов лимузин», а модификации — «специальные кузова». Из пяти специальных вариантов чисто пассажирским было только

обозначают грузопассажирские автомобили, а термином *Deliveri van* — небольшие грузовые фургоны. Но для советского автомобилестроения универсал и фургон на базе легкового автомобиля в первые послевоенные годы были в диковинку, поэтому мало кто знал, как они должны называться. От такси советская сторона отказалась сразу. Выпускать на одном конвейере машины с базой разной длины было сложно, к тому же на роль такси претендовала более крупная «Победа». В конце концов, универсал и фургон, способные перевозить малые партии грузов,

сделали покатой. А главное, окончательный вариант немецкого деревянного универсала имел металлическую крышу и мощные задние стойки сложной скругленной формы. Но у советского производителя были совсем другие приоритеты. От металлической крыши и задних стоек отказались сразу — они требовали лишних штампов. Крышу выполнили в виде характерной «шапочки» из искусственной кожи — дерматина с тканевым утеплителем с тыльной стороны. Этот мягкий верх туго натягивался на силовой остоу — решетку из поперечных деревянных брусков и продольных реек.

Кузов «Москвича-400-422» трудно было поддерживать в идеальном состоянии: деревянные детали разбухали в дождь и пересыхали в жару

такси — седан с удлиненной колесной базой и парой strapontенов между передними и задними сиденьями. Остальные четыре версии предназначались для перевозки грузов: два грузопассажирских универсала и два грузовых неостекленных фургона. Одна пара кузовов (универсал и фургон) была цельнометаллической, другая — с деревянными бортами. Деревянный вариант разработали инженеры *DKW* в Цшопау на основе своих первых ходовых макетов. В напечатанных на русском языке отчетах фигурировали термины, заметно отличавшиеся от современных. Остекленные универсалы почему-то звались «Деливери», а фургоны — «Стейшен ваген». Во-первых, переводчики перепутали английское слово *Wagon* и немецкое *Wagen*. Во-вторых, в США словосочетанием *Station Wagon* обычно

приняли к производству. Без сомнения, цельнометаллические версии имели более изящный внешний вид и более вместительный грузовой отсек, но нехватка листовой стали для глубокой вытяжки и сложность изготовления дополнительных комплектов штампов вынудили Министерство автотракторной промышленности и руководство МЗМА отдать предпочтение деревянным стенкам и верху из искусственной кожи. В итоге завод должен был освоить семейство, состоящее из седана М-400-420, универсала М-400-421 и фургона М-400-422. Первая цифра обозначала модель двигателя и шасси, а вторая указывала на тип кузова. Немецкие создатели деревянных «Стейшн ваген» и «Деливери», безусловно, обладали незаурядными дизайнерскими способностями. Например, заднюю стенку кузова

Деревянные панели кузова должны быть технологичными в изготовлении, а значит, максимально простыми по форме. Поэтому заднюю часть предсерийных образцов «спрямили», створки торцевой двери получились практически плоскими, остался лишь небольшой наклон задней стенки. Правда, вместимость кузова от этого только увеличилась.

На мебельных болтах

Как известно, у *Opel Kadett* и первого «Москвича» кузов был несущим. Борта в виде деревянной решетки, обшитой фанерой, не могли обеспечить необходимой жесткой связи между моторным отсеком и задней частью, и пол кузова (особенно груженого автомобиля) при движении принимал на себя критические нагрузки. Создателей «Москвича» выручило то, что конструкторы компании *Opel* как будто предвидели возможность постройки на базе *Kadett* грузовых модификаций, кабриолетов или родстеров. В довоенной Германии работали десятки кузовостроительных предприятий, готовых создавать свои собственные версии нестандартных грузовых и спортивных кузовов даже на базе недорогих малолитражных автомобилей. Поэтому в пол кузова *Kadett* уже на стадии разработки немецкие конструкторы заложили немалый запас прочности. Так, высокий тоннель карданного вала примерно посередине длины колесной базы переходил в трубу, закрытую не только сверху, но и снизу. Вдоль бортов от моторного отсека до арок задних колес тянулись крепкие продольные



Опытный образец «Москвича» с металлическим кузовом «Стейшен ваген»



В автомобилестроении 40-х годов «специальные» кузова с деревянными стенками и кожаной крышей использовались достаточно часто. Например, в США их строили еще в первые два десятилетия XX века на базе знаменитого *Ford-T*, причем изготавливал их, как правило, не производитель шасси на главном конвейере, а сторонние кузовные фирмы. Однако в США похожие универсалы и фургоны базировались на шасси автомобилей с мощной лонжеронной рамой, на которую при желании легко устанавливался любой кузов.

усилители коробчатого сечения, снаружи покрытые съемными накладками порогов. Под передним сиденьем находился мощный поперечный усилитель. Все это вместе делало несущий пол первого «Москвича» не менее прочным, чем отдельная рама. Вслед за седаном к производству был принят грузовой фургон. На освоение крупносерийного выпуска базовой модели ушел целый год, и в январе 1948-го на дороги вышли первые грузовички. Грузопассажирский кузов с индексом «421» своей очереди не дождался. Руководители завода и автомобилестроительной отрасли в конце 40-х так и не разобрались, зачем народному хозяйству нужен «компромисс» между легковой машиной и полноценным грузовичком, а усилия штамповочного и деревообрабатывающего производств решили сосредоточить на расширении объемов выпуска грузового варианта, в полезности которого не сомневался никто. В документах МЗМА «Москвич» с кузовом «фургон» фигурировал как продукция завода, а не сторонних производителей. Но на самом деле на главном конвейере

изготавливали только металлическую часть кузова и агрегаты шасси. На небольшой территории МЗМА не было возможности делать детали деревянного каркаса кузова и тем более не было условий для подготовки и сушки древесины, поэтому эти операции отдали на откуп смежникам. Однозначного ответа, кто именно этим занимался, найти не удалось. По одной версии кузовные детали фургонов изготавливало небольшое столярное предприятие, расположенное в непосредственной близости от МЗМА, по другой — к производству деревянных частей кузова подключили авиационный завод в Филях (сегодня — ГКНПЦ им. М. В. Хруничева), поскольку как раз в это время авиация перешла на цельнометаллические самолеты и мощное деревообрабатывающее производство простаивало. Часть «деревянных» «Москвичей» выпускали за пределами столицы. В 1948 году к их производству подключился комбинат автофургонов в городе Шумерля Чувашской АССР (также бывший авиационный завод), а с 1949 года — Горьковский кузовной завод. Шасси приходили с МЗМА,



Фургон «Москвич-400-422» на выставке советских автомобилей в ЦПКиО имени Горького (Москва, 1949 год)

А в это время...

1948 год

7 апреля основана Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) со штаб-квартирой в Женеве (Швейцария). Это крупнейшая международная медицинская организация, ставящая своей целью решение проблем здравоохранения, разработку стандартов, передачу технологий и информации, предупреждение распространения заболеваний, охрану окружающей среды и т. д. Членами ВОЗ являются около двухсот государств.

1949 год



В ноябре знаменитый немецкий драматург Бертольд Брехт, вернувшийся в Европу после вынужденной эмиграции, основал один из самых популярных в Германии театров — «Берлинер ансамбль». Символом театра стал голубь мира Пабло Пикассо. На фото: Бертольд Брехт и его жена Хелена Вайгель.

1950 год

1 октября в Ленинграде расстреляны обвиняемые по так называемому «ленинградскому делу» — крупные партийные и государственные руководители, среди которых бывший председатель Госплана СССР Н. А. Вознесенский, председатель Совета министров РСФСР М. И. Родионов, первый секретарь Ленинградского обкома и горкома ВКП (б) П. С. Попков и председатель Ленгорисполкома П. Г. Лазутин.

«Взрослые дети» (реж. В. Азаров, 1961 год)

Семья Королевых, наконец-то, получила отдельную квартиру — живи да радуйся! Но не тут-то было: дочь Люся привела в дом мужа. У молодых свои привычки: то спят до обеда, то гостей полон дом, то джаз, то танцы. Однажды в выходные потащили родителей на пляж: старики так устали, что пришлось на обратном пути ловить такси. Вместо такси подвернулся «Москвич-400-422» — фургон, доставлявший белье на дом: маму посадили в кабину, остальные устроились в кузове. Когда родился внук Толя, «мирное сосуществование» в квартире Королевых закончилось — начались конфликты, споры о воспитании ребенка и т. д. В конце концов, молодые поняли: надо жить отдельно, иначе они так и останутся «взрослыми детьми»...



Фургон «Москвич-400-422»

а на этих заводах только монтировали кузова. МЗМА строил и коммерческие шасси «Москвич-420К» для предприятий, находящихся в ведении Министерства мясомолочной промышленности, на которых изготавливали специализированные изотермические кузова различных конструкций. Полезный объем грузового отсека фургона ограничивали две плоские деревянные панели — настил пола и перегородка. Пол располагался над высоким горбом тоннеля

карданного вала и заднего моста. Под ним оставалась обширная полость, вмещавшая запасное колесо, шоферский инструмент и другие предметы. Перегородка разделяла кузов в том месте, где у легкового седана находился передний край подушки заднего сиденья. Деревянные панели скреплялись между собой и со стальным основанием кузова многочисленными металлическими кронштейнами, уголками, косынками. Весь кузов собирался на мебельных болтах.

В дождь и жару

В условиях сурового климата было трудно поддерживать кузов в идеальном состоянии: деревянные детали то и дело преподносили сюрпризы. Например, во время продолжительных дождей двери разбухали, с трудом открывались и не входили обратно в проем. А после нескольких недель летней жары, случалось, те же двери пересыхали так, что переставали нормально запирались. Кузова со временем расшатывались



и теряли герметичность. Многочисленные щели создавали сквозняки, в них попадали пыль, грязь и влага. Заводу даже пришлось издать инструкцию по замене пришедших в негодность деревянных деталей кузова «Москвича-422». Ремонтники автохозяев пытались частично обшить деревянный кузов листовым железом.

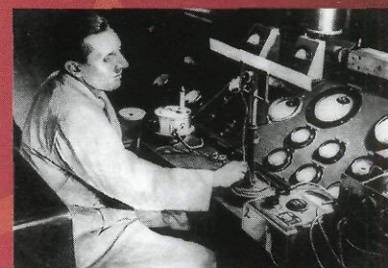
Машины этой модели, как никакие другие, боялись перегрузки. Они широко использовались в службе инкассации телефонов-автоматов, где приходилось возить небольшие, но тяжелые мешки с копеечными и двухкопеечными монетами. Именно на автобазах телефонных сетей чаще, чем в других местах, отмечались случаи разрушения кузовов: у автомобиля с большим пробегом прогибалось днище или отрывались друг от друга боковины и крыша. Тем не менее, деревянные фургончики ремонтировали и продолжали эксплуатировать. В 1951–1954 годах шасси фургона, как и базового седана, было модернизировано: появились усилители днища и моторного отсека, модифицированный двигатель, новые карбюратор и приборы электрооборудования, изменилось расположение рычагов



Сотрудник КБ кузовов Аркадий Владимирович Носов с макетами окончательных вариантов деревянных кузовов «универсал» и «фургон», разработанных на МЗМА

ручного тормоза и переключения передач. После 1954 года фургон уже назывался не М-400-422, а М-401-422. На конвейере МЗМА шасси фургона пережило шасси базовой легковой модели на восемь месяцев. В конце апреля 1956 года последний седан «Москвич-401» уступил конвейер первому автомобилю новой модели «Москвич-402». До освоения универсала «Москвич-423» оставалось больше года, а народное хозяйство нуждалось в новых грузовых «Москвичах». Поэтому модель М-422 продолжали выпускать вплоть до новогодних праздников 1957 года.

1951 год



Знаменитый французский физик и общественный деятель Фредерик Жолио-Кюри, один из основателей и лидеров Движения сторонников мира, награжден Международной Сталинской премией «За укрепление мира между народами». Премия была учреждена Указом Президиума Верховного Совета СССР в 1949 году. На фото: Фредерик Жолио-Кюри в лаборатории.

1956 год

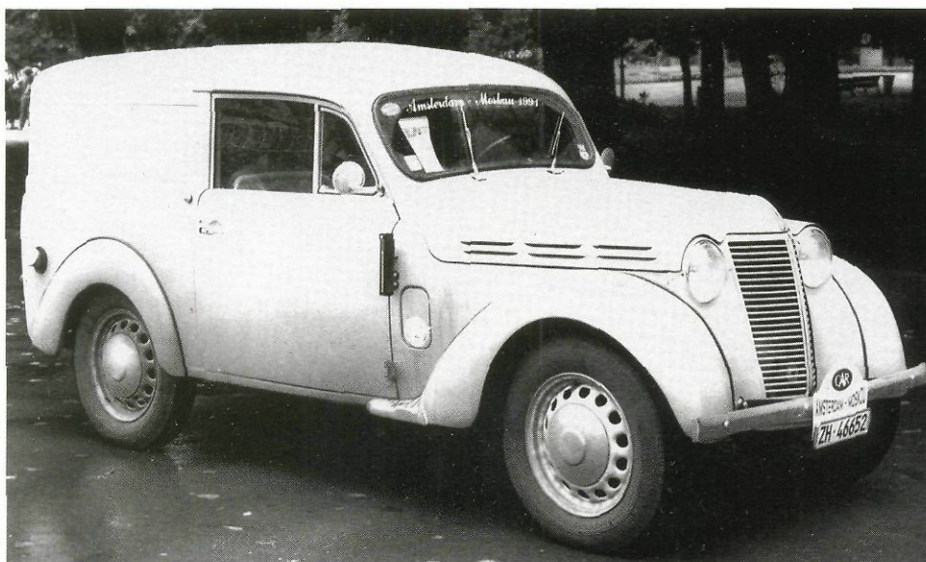


24 июня ушел из жизни Иван Алексеевич Лихачев, легендарный директор автомобильного завода АМО, нарком среднего машиностроения (1939–1940), министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР (1953–1956). На фото: Лихачев у опытной легковой машины, выпущенной заводом «АМО» (1932 год).

1956 год

30 марта произошло сильнейшее извержение камчатского вулкана Безымянный, который считался потухшим. Вулкан расположен недалеко от Ключевской сопки. Наиболее сильные извержения после 1956 года отмечены в 1984 и 1985 годах, слабые происходят практически ежегодно.

Дальние родственники



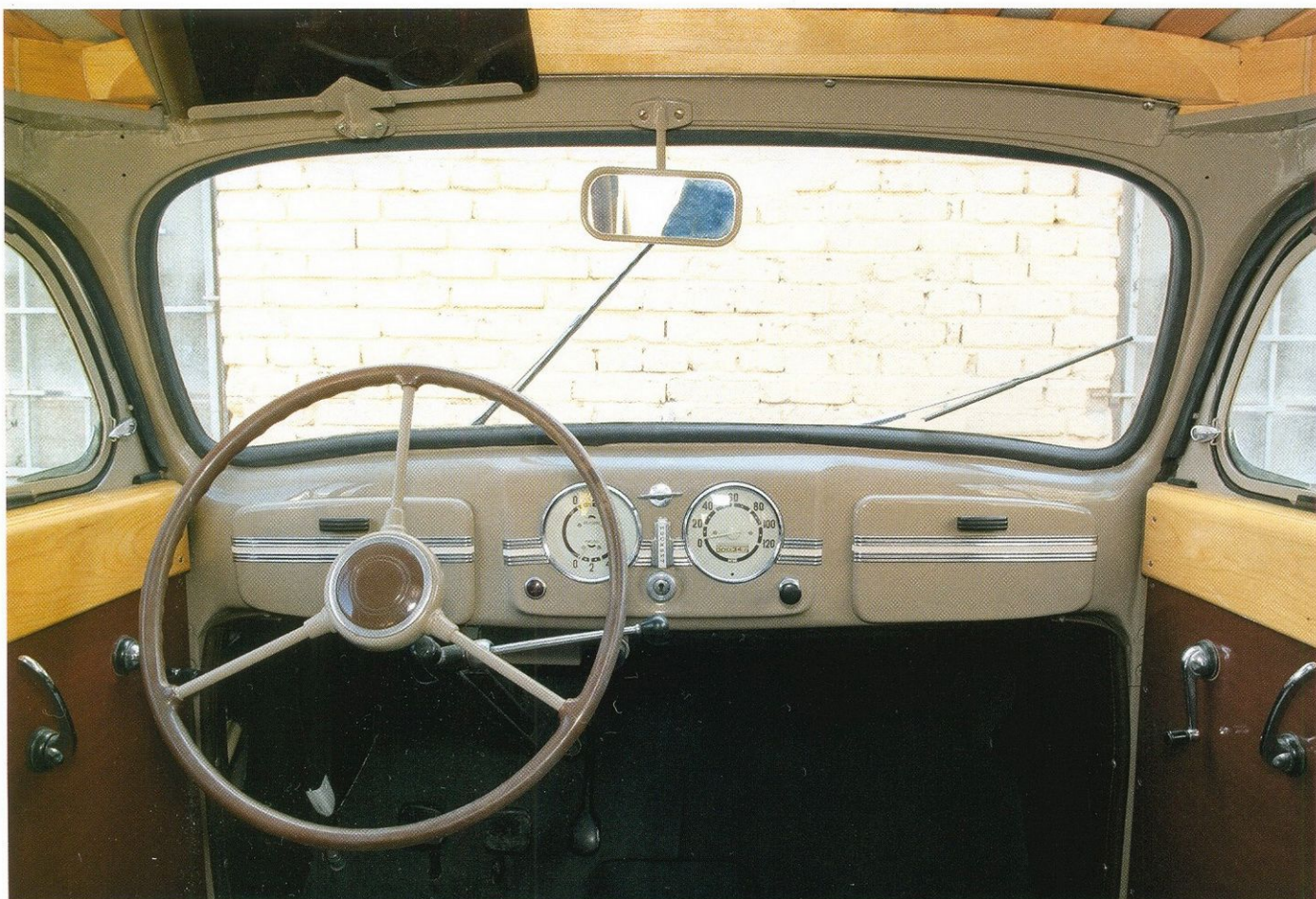
Renault Juvaquatre Camionnette (1938–1950)

Французский малолитражный автомобиль с классической компоновкой *Juvaquatre*, появившийся в 1938 году, считался прямым конкурентом *Opel Kadett*. Даже внешне *Opel* и *Renault* походили друг на друга. До Второй мировой войны у модели *Juvaquatre* было большое семейство кузовов: двух- и четырехдверные седаны, кабриолеты, купе, родстеры. После окончания войны востребованными оказались не легковые и спортивные, а коммерческие модификации. Поэтому с 1946 по 1950 год *Juvaquatre* выпускали в виде универсала *Break* и унифицированного с ним фургончика *Camionnette*. Грузовой *Renault* был рассчитан на те же 200 кг поклажи, что и «Москвич-400-422». Только французская компания сумела, несмотря на послевоенную разруху, освоить производство кузова с металлическими наружными панелями.



«МОСКВИЧ-400-422»



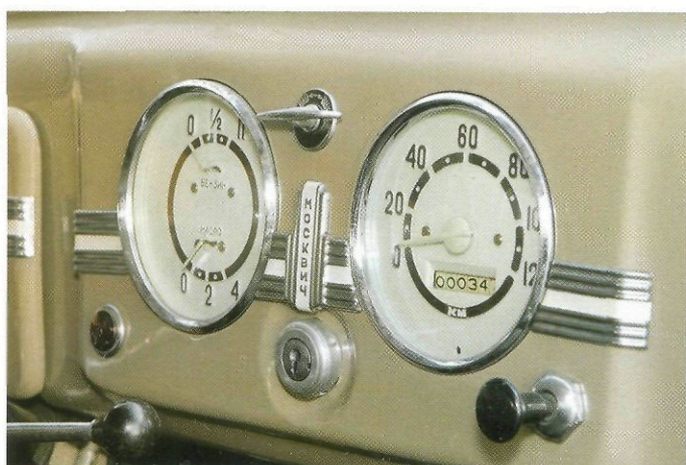


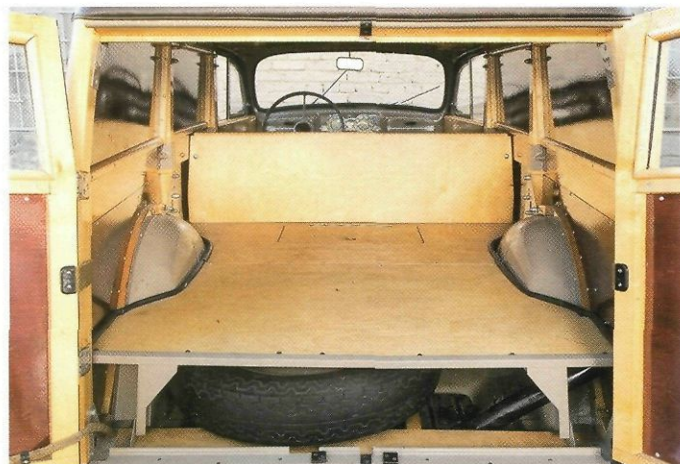
- ❶ По сравнению с базовым седаном панель приборов и органы управления «Москвича-400-422» не изменились. Отопитель кузова не предусматривался
- ❷ За счет большого руля управлять груженой машиной было значительно легче
- ❸ Рычаг переключения передач закреплен на рулевой колонке





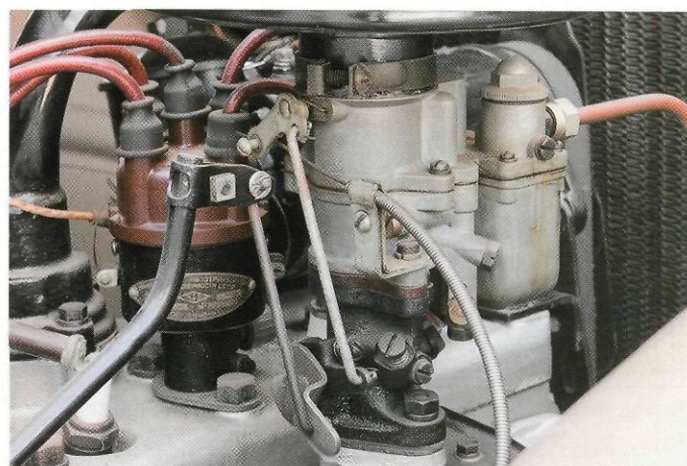
- ❶ Деревянный каркас кузова изготовлен из березы и сосны. Хорошо видны мебельные болты
- ❷ Передняя часть фургона без изменений заимствована от базовой модели
- ❸ Дерматиновая крыша натягивалась на деревянный каркас
- ❹ Врезные замки дверей мало чем отличались от обычных дверных
- ❺ На машине стоят «родные» грузовые шины с более высоким профилем, чем на обычных «Москвичах»
- ❻ Минимум приборов, из контрольных ламп — только лампа зарядки аккумулятора



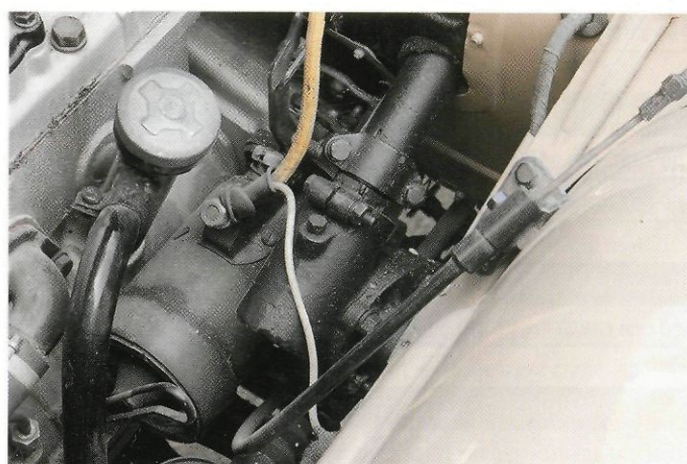
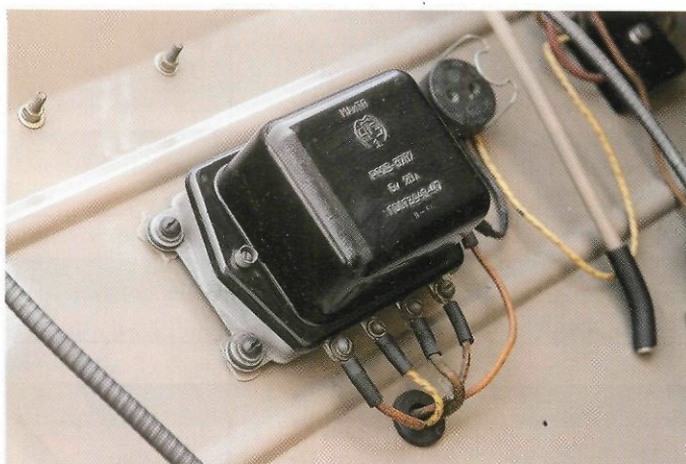
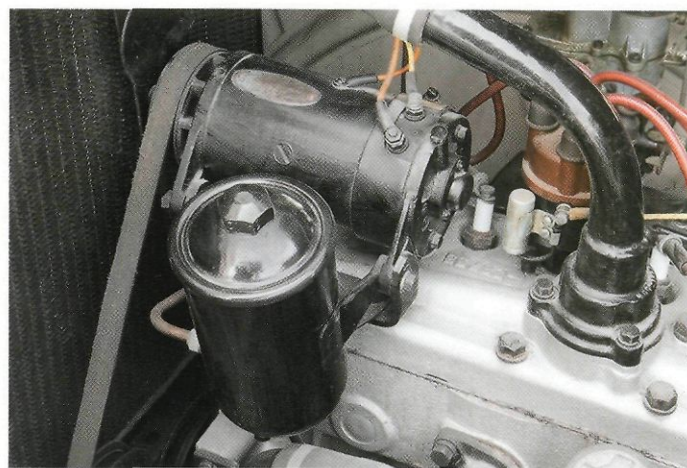


- ❶ Грузовой «Москвич» с деревянным каркасом кузова напоминал американские универсалы с аналогичными кузовами Woody, за что и получил прозвища «русский Вуди» и «Буратино»
- ❷ Высокий тоннель под карданный вал делал несущее основание более жестким, но при этом увеличивалась погрузочная высота фургона и сокращался полезный объем кузова
- ❸ Горловину бензобака пришлось выводить на правую сторону кузова фургона (у седана она сзади)
- ❹ Хорошо виден решетчатый каркас крыши кузова





- ❶ Ответственные деревянные соединения усилены стальными косынками. Филенки сделаны из водостойкой бакелизированной фанеры
- ❷ Под капотом фургона — двигатель модели «401»
- ❸ Хорошо виден карбюратор двигателя и распределитель зажигания
- ❹ Генератор расположен на головке блока двигателя сверху
- ❺ Внизу, за масляной горловиной, просматривается электрический стартер двигателя
- ❻ Реле-регулятор зарядки аккумулятора



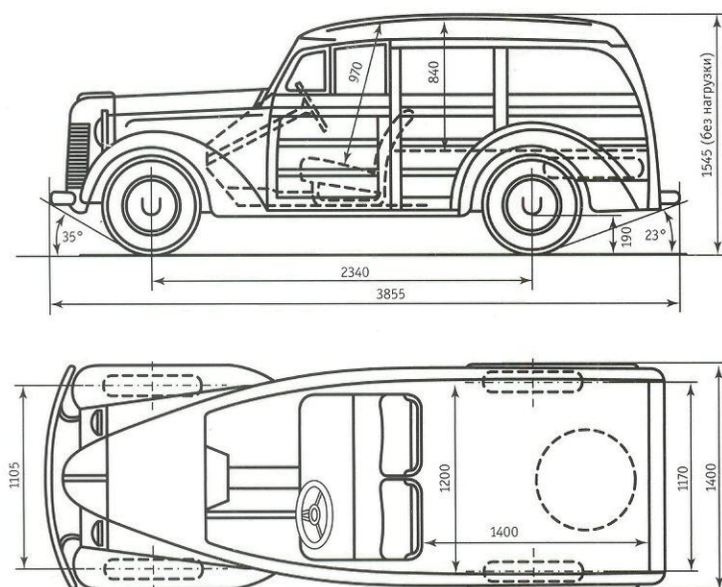


Схема автомобиля «Москвич-400-422»

Технические характеристики «Москвич-400-422»

Число мест	2
Грузоподъемность	200 кг
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива с полной нагрузкой на шоссе	9–10 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-60
Генератор	Г-29
Реле-регулятор	РР-29
Стартер	СТ-28Б
Свечи зажигания	A11У
Размер шин	5,60-16
Масса, кг	
снаряженная	860
полная, в том числе:	1150
на переднюю ось	540
на заднюю ось	610
Дорожные просветы, мм	
до картера сцепления	200
до поддона двигателя	200
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	6,0
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк и трехзубый сектор	

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с продольным расположением рычагов, амортизаторы гидравлические, рычажно-поршневые, одностороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажно-поршневые, одностороннего действия

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом

стояночный — на тормозные механизмы задних колес, с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,0; задний ход — 4,61

Главная передача

коническая, передаточное число — 5,14

Двигатель

401, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	67,5
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1074
Степень сжатия	6,27
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

К-24 или К-25А

Максимальная мощность

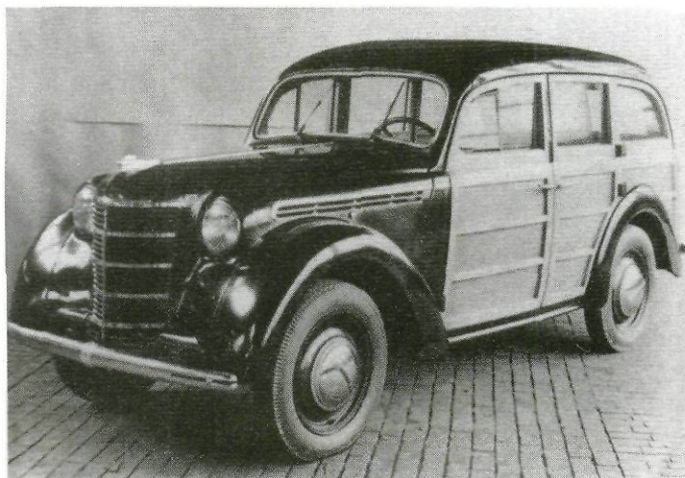
26 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

5,5 кгс.м при 2000 об/мин

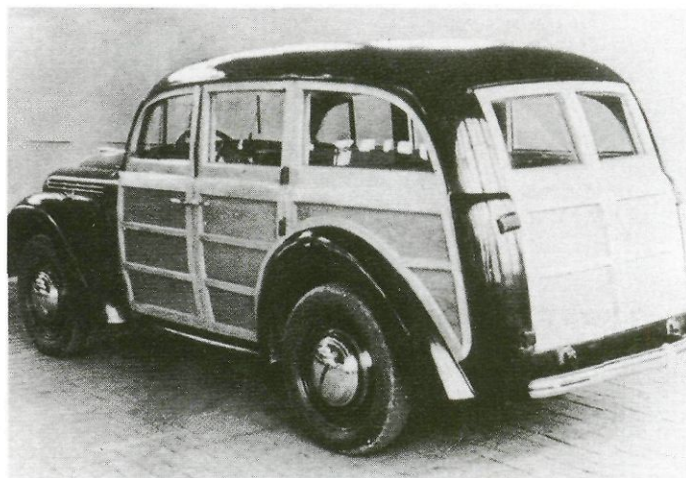


Интересно, что деревянный фургончик выпускали в двух модификациях с одинаковым индексом. Первым вариантом был фургон «общего пользования», предназначенный для грузов разного типа. К его особенностям можно отнести остекленные створки задних дверей, наличие только нижней половины перегородки и расположенное под полом грузового отсека запасное колесо. Второй вариант предназначался для перевозки хлеба, скоропортящихся продуктов и медикаментов. У него были неостекленные задние створки и перегородка высотой до потолка. Запасное колесо находилось в кабине, за спинкой пассажирского сиденья.

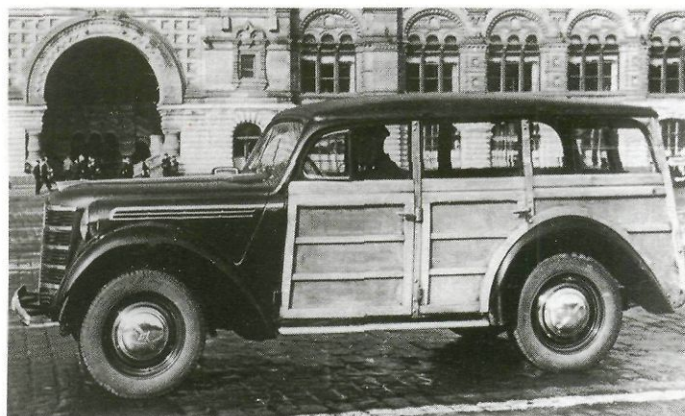


«Москвич» с деревянным кузовом «Стейшен ваген»

Немецкий кузов с деревянными стенками существенно отличался от фургона, который пошел в производство. За счет покатой задней стенки внешний вид стал заметно интереснее. Металлическая крыша и мощные задние стойки обеспечивали кузову необходимую жесткость, связав моторный отсек с задней частью

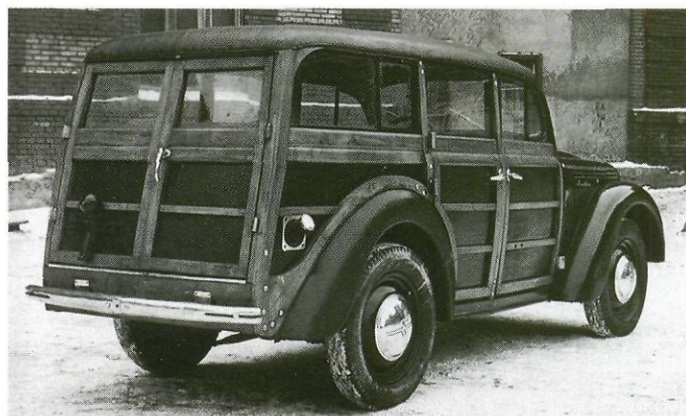


автомобиля. Здесь днище уже не подвергалось таким критическим нагрузкам, как на серийном фургоне. Деревянные боковины, в свою очередь, позволяли обойтись без сложной оснастки для производства металлических дверей. Но советские инженеры решили, что такая крыша сложна в изготовлении и требует дополнительной оснастки.



«Москвич-400-421»

Универсал «Москвич-400-421» тоже существовал не в одном варианте. На первом этапе разработки планировалось сделать задние двери, которые открывались бы по ходу машины: такой вариант дверей часто использовался в автомобилях 40-х годов и более поздних моделях. Но потом соображения унификации взяли верх. В окончательном варианте универсал с индексом «421» получил двери, навешенные на задние петли, что позволяло использовать петли, замки и ручки непосредственно от седана «Москвич-400-420». Летом 1949 года эта модификация



еще считалась перспективной. Такая машина вышла на трассу большого испытательного пробега от Москвы до Крыма и обратно в одной колонне с седанами и фургонами «Москвич». До серийного выпуска универсалов дело так и не дошло, хотя позже некоторые фургоны с деревянным каркасом кузова, прежде чем попасть в частные руки, переделывались в универсалы. Такая переделка не требовала особых затрат — фанерные филенки просто заменяли окнами. Большинство из известных сохранившихся фургонов «Москвич-400-422» дошли до наших дней именно в таком, застекленном варианте.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-М415

DeAGOSTINI

