

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 499 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 8,99 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 204

СССР  
И СОЦСТРАН



## «МОСКВИЧ-407»

НОВАЯ МОДЕЛЬ СО СТАРЫМ КУЗОВОМ  
КАЧЕСТВЕННЫЙ, СТИЛЬНЫЙ, НАДЕЖНЫЙ  
СПОРТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №204, 2016

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: О. С. Кравцова

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

8,99 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция 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

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 40 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
14 (верх): © hdrmaps.com;

стр. 3, 4 (верх), 5 (низ), 6, 7, 10, 11 (верх),

12, 13(низ), 14 (низ): © Фотобанк Лори;

стр. 4 (низ): © РИАИ;

стр. 11 (низ), 13 (верх) © ИТАР-ТАСС;

стр. 5 (верх), 11 (справа по центру): частная  
коллекция Максима Шелепенкова;

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст: Константин Шляхтинский

**16+**

Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 11.01.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**





**«Москвич-407» вошел в историю советского автомобилестроения как глубокая модификация модели «402», и с формальной точки зрения это верно — автомобили внешне схожи. Однако у них есть и существенное отличие — двигатель. У «Москвича-402» он нижнеклапанный, а у модели «407» клапаны расположены в верхней части цилиндров.**

### От макета к «натуре»

При разработке очередной модели на Московском заводе малолитражных автомобилей, или МЗМА (в октябре 1968 года переименован в Автомобильный завод имени Ленинского комсомола — АЗЛК), не стали мудрить и решили использовать вполне современный кузов модели «402» с незначительными изменениями. Сегодня это кажется невозможным: новая модель со старым кузовом. Чтобы понять, почему так произошло, надо вспомнить, как в тот период в Советском Союзе создавались автомобильные кузова. Главной проблемой было отсутствие квалифицированных специалистов, которых мы сегодня именуем дизайнерами. В 50-е годы прошлого века в нашей стране даже слова такого не было. Все работавшие в этой об-

ласти не имели соответствующего образования. В лучшем случае это были самоучки: художники, знавшие технику, или (чаще всего) инженеры-конструкторы. Поскольку на МЗМА своих специалистов было мало, им в помощь отрядили работников аналогичных подразделений с Горьковского автомобильного завода и Завода имени Сталина. В итоге собралась группа конструкторов, в которую входили С. Д. Чуразов, Б. Д. Кирсанов, Л. И. Белкин, И. А. Гладили, А. М. Жерядин, К. И. Файбисович, И. И. Окунев и др. Общее руководство проектом было возложено на главного конструктора МЗМА А. Ф. Андропова. Разработку кузова начинали с набросков. Затем, чтобы представить, как будет выглядеть автомобиль, лепили его масштабный макет. Вот как этот процесс описывает

в своих воспоминаниях Александр Федорович Андронов: «Макет автомобиля лепился в малых масштабах все такими же самодеятельными художниками. Когда после коллективного обсуждения конструкторами и художниками (у которых никогда не складывалось общее мнение) все же удавалось оценить один из малых макетов положительно, начиналась новая работа над «натурой». Сколько огорчений и разочарования она приносила! Казавшийся подходящим маленький макет, воспроизведенный в натуральную величину, выходил страшнейшим чудовищем, которое невозможно было подправить так, чтобы оно смотрелось хотя бы удовлетворительно. Именно эти неудачи переноса найденных в малых масштабах форм на макет натуральной величины приводили к огромной потере времени при



«Москвич-407» на площади имени Куйбышева в Самаре





Одна из первых версий «Москвича-407» на ВДНХ

отсутствии практических результатов. Тогда всю работу над формой автомобиля сосредоточили на макетах в натуральную ве-

личину. Для этого выточенные деревянные колеса устанавливались по размерам базы и колеи. К базе с помощью продольного

габаритного шаблона из фанеры «привязывался» профиль кузова и делался фанерный же шаблон габаритов среднего (по салону) сечения. Работа с макетами в натуральную величину пошла резвее, но быстрых результатов все еще не было...

Давала о себе знать малочисленность этой категории работников, слабая оснащенность, неприспособленность помещений и личные амбиции каждого. «Это я предложил», «это не он предложил». Больше споров о «моем», чем практической результативной работы...

После многих неудачных попыток пришлось делать макет без учета фантазий каждого макетчика, с категорическим исключением всяких споров. Лепили точно по моим указаниям — здесь так, а здесь этак... И работа пошла, споры затихли...

В итоге на свет появился вполне современный кузов, известный нам как «Москвич-402». Как это обычно бывает, перед началом производства пришлось изготавливать новые штампы для выпуска кузовных панелей, создавать оснастку и т.д. Все это требовало существенных материальных вложений. Поскольку разработка новой модели шла одновременно с выпуском старой, это была, что называется, «дополнительная нагрузка» на немногочисленный коллектив



«Москвич-407» быстро «прописался» на улицах советских городов (Львов, проспект Ленина, июль 1970 года)





**Полет конструкторской и дизайнерской мысли при создании новых моделей сдерживался технологами, которые старались стандартизировать и удешевить производство, используя проверенные технологии и имевшееся на заводе оборудование.**

Отдела главного конструктора. И вот, чтобы не тратить время и деньги на очередную разработку, решили использовать уже имевшийся кузов.

Не стоит забывать и о том, что полет конструкторской и дизайнерской мысли при создании новых моделей сдерживался технологами, которые старались стандартизировать, унифицировать и удешевить процесс производства, используя в новых автомобилях уже оправдавшие себя технологии и имевшееся на заводе оборудование.

Зачастую конструкторам и технологам приходилось идти на компромиссы. К примеру, одной из особенностей семейства «Москвич-402» и последовавших за ним моделей «407» и «403» было то, что основание задних вертикальных фонарей световой сигнализации неодинаково по высоте.

О причинах этого А. Ф. Андронов писал так: «При вертикальном фонаре с вертикальным разъемом и ровной высотой основания оказалось невозможным отштамповать оба задних угла панели. На углах потребовались такие вытяжки, которые оказались недопустимыми ни для металла кузова, ни для конструкции штампов. Поэтому для понижения высоты выступающих углов пришлось сделать косою наклонный разъем

места установки заднего фонаря, не меняя положения рассеивателей. Отсюда и разная высота оснований задних фонарей. Таким вот образом и была сохранена найденная форма задней части кузова. Долго продержались в производстве эти кузова — с 1956 по 1964 год».

Если помнить обо всем этом, становится понятным, почему при создании автомобиля «Москвич-407» было решено по максимуму использовать кузов его предшественника и сосредоточить основные усилия конструкторов на переработке двигателя.

Что касается внешних отличий, то «обновление» моделей, как правило, производилось путем изменения облицовки радиатора, декоративных элементов, формы задних фонарей и т.д. Использовались фонари заднего хода различной окраски, в том числе и двухцветные, в экстерьере и обивке салона применялись новые материалы.

### Работа над мотором

«Москвичу-407» пришлось «донашивать» старый кузов, зато с мотором ему повезло. Специально для него был создан новый карбюраторный, рядный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный двигатель объемом 1,358 см<sup>3</sup> и мощностью 45 л.с.

## Александр Федорович Андронов



Выдающийся советский конструктор. На протяжении многих лет был главным конструктором Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА-АЗЛК), профессор Московского автомеханического института (МАМИ). Закончил Московский автодорожный техникум, затем Московский институт механизации и электрификации сельского хозяйства по специальности «ремонт тракторов и автомобилей». С 1932 года работал в Научном автотракторном институте (НАТИ) конструктором-исследователем. Участвовал в проектировании и испытании автомобиля Я-7Д, автобуса вагонного типа НАТИ-А, полноприводного армейского вездехода АР-НАТИ и ряда других автомобилей. В начале Великой Отечественной войны занимался освоением производства полугусеничного автомобиля ЗИС-42. Осенью 1942 года был направлен военным инженером на Сталинградский фронт в подразделение, имевшее на вооружении ЗИС-42. По возвращении в Москву получил назначение на завод автозапчастей (бывший КИМ, впоследствии МЗМА), где планировалось восстановление производства малолитражных автомобилей. Занимался технической подготовкой модели «Москвич-40» и освоением ее производства. С 1949 года — главный конструктор МЗМА. Под его руководством завод разрабатывал и осваивал выпуск моделей «Москвич-402», «Москвич-407», «Москвич-408» и их многочисленных модификаций. За время своей работы на предприятии А. Ф. Андронов принимал участие в разработке более 50 моделей автомобильной техники.



«Москвич-403» сменил на конвейере модель «407». В наше время оба автомобиля участвуют в парадах «автостарины»





«Москвич-407» до сих пор с успехом выступает в ралли винтажных автомобилей

Как ни странно, родоначальником новинки был нижнеклапанный мотор от *Opel Kadett K38*, имевший объем около 1 л и мощность 23 л.с. В свое время при подготовке к производству модели «401» его модернизировали, доведя мощность до 26 л.с. Однако в середине 50-х годов нижнеклапанные двигатели стали сходить со сцены и повсюду заменялись верхнеклапанными. На МЗМА не только знали об этой тенденции, но и проектировали такие моторы, однако для их внедрения требовались значительные деньги, которых у предприятия просто не было. Именно поэтому на модели «402» был оставлен прежний нижнеклапанный мотор, мощность которого заводским инженерам удалось довести до 35 л.с. Однако к моменту разработки «четыреста седьмого» стало окончательно ясно, что клапаны должны находиться сверху и двигатель пора менять. Но для этого требовалось, как минимум, наладить выпуск новых моторов, а это серьезные затраты на оборудование, переналадку конвейера и т.д. Не говоря уже об остановке производства, которая считалась просто недопустимой. Казалось, что проблему разрешить невозможно. И все-таки заводским конструкторам удалось найти выход. Двигатель «402» переконпоновали в верхнеклапанный, довели

его объем до 1,36 л, а мощность — до 45 л.с. Но самое главное, обновленный мотор можно было выпускать на имевшемся на заводе оборудовании. Именно такой двигатель и получила новая модель «Москвич-407». Справедливости ради стоит сказать, что впо-

следствии мощность этого мотора удалось увеличить до 50 л.с. Им оснащали «Москвич-408». На этом резервы «ветерана» оказались исчерпанными, и для «четыреста двенадцатого» пришлось-таки разрабатывать новый двигатель.



Благодаря своему дизайну, «Москвич-407» долго оставался актуальным и пользовался хорошим спросом за рубежом





Наряду с седанами, выпускались и универсалы на базе «Москвича-407», некоторые из которых дошли до нашего времени

Официальный выпуск модели «Москвич-407» стартовал в мае 1958 года. Но еще в апреле того же года единственный в СССР автомобильный журнал «За рулем» поместил материал, посвященный новинке. На иллюстрации, выполненной художником Владимиром Арямовым, был дан «рентгеновский снимок» машины, на котором отмечены все основные элементы ее конструкции.

В 1959 году «Москвич-407» стоил около 26 тыс. руб. — немалые по тем временам деньги, особенно по сравнению с предшественником — «Москвичом-402», цена которого составляла «всего» 15 тыс. руб. Разумеется, за годы производства в конструкцию был внесен ряд существенных усовершенствований. В 1959 году, например, на смену трехступенчатой коробке передач пришла более современная четырехступенчатая. В 1960 году автомобиль оснастили гипоидным задним мостом. Тогда же появилась новая решетка радиатора и т.д. Это также не осталось без внимания советской прессы: в журнале «За рулем» №4 за 1961 год появилась статья под названием ««Москвич» обновляется». Там, кстати, говорилось, что текущая модернизация «Москвича-407» не прекращается, это постоянный процесс — из месяца в месяц.

Основная задача — сделать автомобиль более комфортабельным, улучшить его эксплуатационные качества и отделку. Действительно, для своего времени машина считалась качественной, стильной и надежной. Это позволяло около трети, а в отдельные годы и до половины всего выпуска отправлять на экспорт — и не только в государства социалистического содружества, что было само собой разумеющимся, но и в капиталистические страны. Среди покупателей «четыреста седьмого» были жители Бельгии, Великобритании, Франции, Финляндии и других европейских государств. Для стран с левосторонним движением выпускались автомобили с правым расположением руля.

В планах рубежных поставок «Москвича», помимо готовых машин, фигурировали и так называемые машинокомплекты — наборы деталей, из которых фирма Scaldia (та самая, что продавала по всей Европе горьковские «Волги») собирала в Бельгии «четыреста седьмые», а затем выставляла их на продажу под своей маркой. Все это давало Советскому Союзу возможность существенно пополнять свои валютные резервы.

Продолжение на стр. 10

## Игорь Александрович Гладилін

Советский автомобильный конструктор. Заслуженный тренер РСФСР по автомобильному спорту. Окончил Ломоносовский институт (впоследствии МАМИ), работал инженером на ЗИСе, Первом государственном подшипниковом заводе и МЗМА (АЗЛК). В 1953 году Гладиліна пригласили на должность начальника экспериментального цеха МЗМА. При его непосредственном участии созданы двигатели «Москвич-407», «Москвич-412-спорт», «Москвич-ГД1», а также экспериментальные автобусы «Москвич-А9», внедорожники «Москвич-415» и «Москвич-416», спортивные и гоночные автомобили «Москвич-404-спорт», а также «Москвичи» моделей «Г1», «Г2», «Г3», «Г4» и «Г5». С 1953 по 1975 год принимал активное участие в подготовке всех автомобилей МЗМА к соревнованиям. Многие из его идей были воплощены в автомобиле ВАЗ-2121 «Нива».

## Сергей Дмитриевич Чуразов

Инженер-автомобилист. В течение 30 лет возглавлял конструкторское бюро кузовов МЗМА (АЗЛК). В 1933 году поступил чертежником на московский Завод имени Сталина, одновременно учился в Автоμηаническом институте. В годы войны работал на Шадринском автоагрегатном заводе, затем на Ульяновском автозаводе, где принимал участие в создании грузовика УльЗИС-253. Осенью 1945 года С.Д. Чуразов пришел на МЗМА ведущим конструктором по кузову. В декабре он был назначен руководителем конструкторского бюро кузовов, а через три года стал заместителем главного конструктора. При его непосредственном участии были созданы кузова «Москвичей» всех моделей с приводом на задние колеса и многочисленные опытные конструкции. Последним автомобилем, разработанным при участии С.Д. Чуразова, стал «Москвич-2140».





«МОСКВИЧ-407»









«Москвич-423Н» (Автомузей, Сочи)

билей... В итоге Никита Сергеевич приказал в 10-дневный срок представить ему автомобиль 4×4 на базе «Москвича»... Нам предстояло впервые в мировой конструкторской практике сделать автомобиль со всеми ведущими колесами и безрамным кузовом. Как можно создать автомобиль за 10 дней? В первую очередь срочно сделали компоновку. Работали днем и ночью, потом, используя ранее делавшиеся на МЗМА и ГАЗе экспериментальные конструкции, комплектовали из них автомобиль, иногда разрезая и сваривая не только детали, но даже и узлы».

Автомобиль удалось построить точно к указанному сроку. Рассказывают, что когда его показали Н. С. Хрущеву, тот сказал: «Сделали? Ну и молодцы! Подработайте и запустите в производство».

## Благородное семейство

Как правило, в Советском Союзе на базе седанов всегда выпускали и автомобили с другими типами кузовов. Обычно это были универсал и фургон. Не стала исключением и модель «407». Она послужила основой для грузопассажирского универсала «Москвич-423Н», производившегося с 1958 по 1963 год. Этот автомобиль отличался повышенной вместимостью багажника — при сложенных задних сиденьях он мог перевозить двух человек и до 250 кг груза. Грузовой вариант универсала — фургон «Москвич-430» — также находился в производстве с 1958 года. Друг от друга версии отличались тем, что у фургона не было окон, а водительское место и место переднего пассажира отделялись от грузового отсека перегородкой, установленной сразу же за сиденьями.

Существовали и полноприводные версии «четыреста седьмого» — это седан «Москвич-410Н» (1958–1961) и универсал «Москвич-411» (1959–1961). Помимо этого, был выпущен экспериментальный образец полноприводного фургона — «Москвич-431». Что касается полноприводных вариантов «Москвичей», то их начали выпускать еще на базе модели «402». История создания этих машин несомненно заслуживает внимания. Вот как ее описывает А. Ф. Андронов в своих мемуарах «Думы о труде»: «Однажды руководителей отрасли и меня вместе с ними вызывает к себе Н. С. Хрущев и начинает объяснять преимущества автомобилей типа 4×4 над обычным типом 4×2. Он считал себя если не специалистом, то, во всяком случае, весьма компетентным в деле повышенной проходимости автомо-



Идеи, заложенные в полноприводном универсале «Москвич-411», позже использовались при создании знаменитой «Нивы»







Грузовой универсал «Москвич-430» отличался от грузопассажирской версии отсутствием окон в задней части кузова

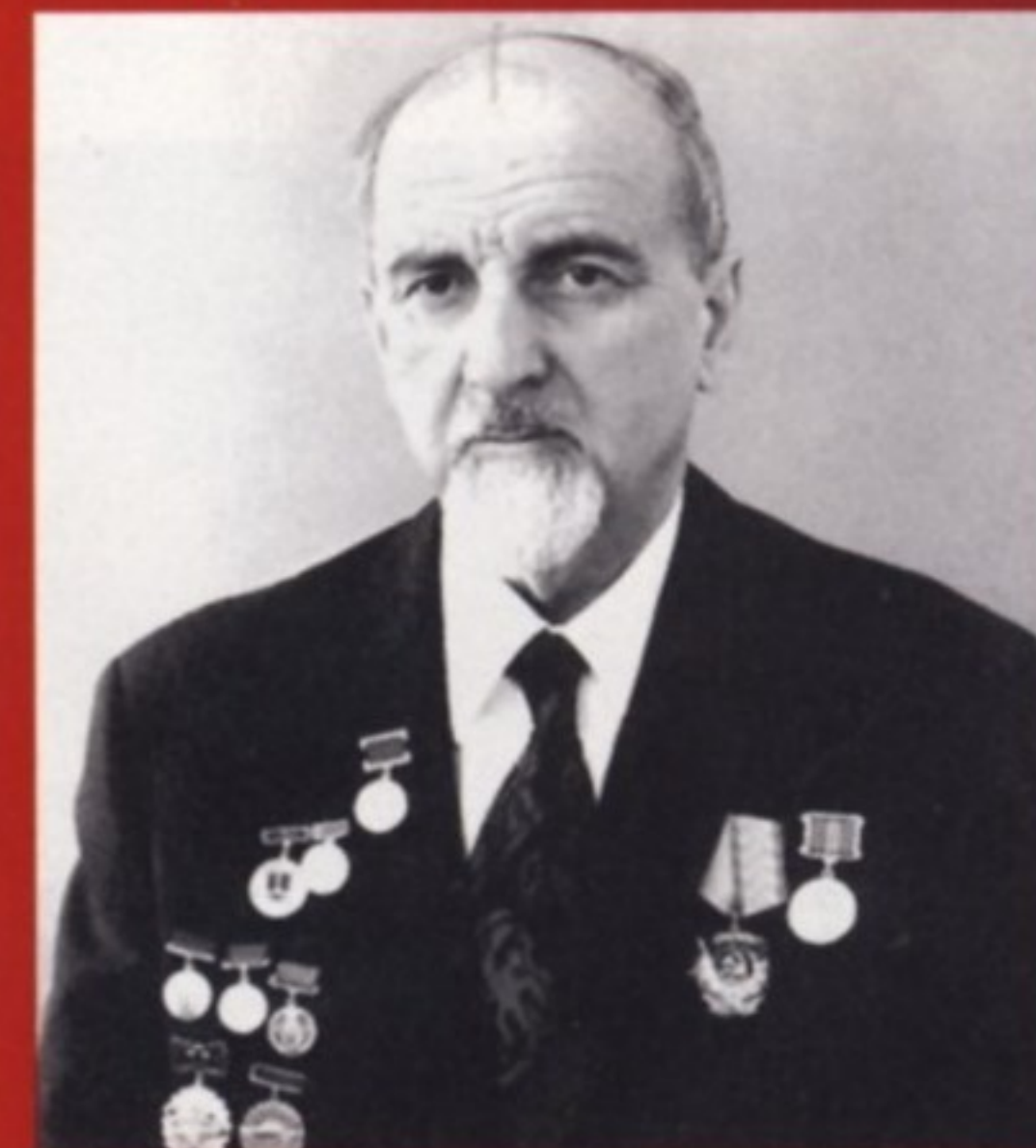


«Москвич-407» на улицах Белгорода (1967 год)

## Игорь Иванович Окунев

Советский конструктор-двигателест. Образование — среднетехническое. С юности успешно занимался мотоциклетным спортом. Работал на Ирбитском мотоциклетном заводе, затем на Московском мотоциклетном заводе, где принимал участие в разработке знаменитых мотоциклов «Москва», моделей М5А, М1В, М1Щ, М3В и др. В 50-е годы перешел на Московский завод малолитражных автомобилей, где при его непосредственном участии были созданы моторы для «Москвича-402», экспериментальные силовые агрегаты «404», «405», «406», а также верхнеклапанный двигатель для модели «407» и ДМ (гоночного автомобиля конструкции И. А. Гладилина), моделей «Москвич-408» и «Москвич-412».

## Борис Дмитриевич Курсанов



Советский инженер-конструктор. Лауреат Сталинской премии. После окончания института работал на ГАЗе в Отделе главного конструктора. В годы Великой Отечественной войны принимал активное участие в создании военной техники для Красной армии. Кроме того, Борис Дмитриевич участвовал в работе над компоновкой автомобиля ГАЗ-М20 «Победа». После окончания войны был переведен на МЗМА в качестве руководителя конструкторской группы. В 1947 году назначен начальником бюро шасси, в 1951 году — заместителем главного конструктора завода.



Позже, когда модель «402» была заменена на «407», выпуск полноприводных машин продолжили на ее базе. Значение этого, казалось бы, незначительного эпизода в истории советского автомобилестроения невозможно переоценить, поскольку накопленный в те годы опыт был широко использован позже — при конструировании знаменитой вазовской «Нивы».

Помимо вышеупомянутых модификаций, на базе седана «407» был создан «Москвич-407Б» (с ручным управлением сцеплением, тормозом и рядом других систем), предназначенный для использования инвалидами, утратившими нижние конечности. Автомобиль разрабатывался при активном участии талантливого кон-

Чтобы сделать автомобиль более узнаваемым на зарубежных рынках, руководство завода добилось разрешения выставлять «Москвич-407» на международные соревнования по ралли. Первые же состязания — «Ралли 1000 озер» в Финляндии и знаменитое греческое ралли «Акрополис», — хотя и не принесли советским спортсменам призовых мест, но дали понять, что «Москвичи» не стоит сбрасывать со счетов.

не понаслышке, именно ему поручили разработку системы ручного управления. Чтобы как можно лучше выполнить порученное задание, конструктор опросил десятки инвалидов, выясняя, что именно

в качестве такси. Эта версия была оборудована таксометром и зеленым сигнальным «огоньком», показывавшим, свободен автомобиль или занят. «Огонек» включался автоматически, после запуска таксометра

## Модель «Москвич-407» до сих пор популярна среди любителей старины и коллекционеров винтажных автомобилей

структора Б. Ф. Ефремова, который в свое время лишился обеих ног и был вынужден передвигаться на протезах собственной конструкции. Поскольку с реальными нуждами инвалидов Ефремов был знаком

они хотели бы иметь в своем автомобиле. Благодаря ему, машина стала удобной для этой категории автолюбителей. Широкую известность получила и модель «407Т», предназначенная для работы

при посадке нового клиента. Кроме того, на кузове имелся специальный опознавательный знак, говорящий о принадлежности автомобиля к «наемным экипажам» — знаменитые «шашечки».



«Москвич-407» в такси использовался недолго, его вытеснила более вместительная и комфортабельная «Волга»



«Москвич-407Ю» предназначался для эксплуатации в условиях жаркого климата. От базового седана он отличался улучшенной системой вентиляции салона и охлаждения двигателя. Как правило, такие автомобили отправлялись на экспорт в страны с тропическим климатом, но небольшая их часть реализовывалась и на территории СССР — в среднеазиатских республиках, Казахстане и на Кавказе.

Медицинская версия «407М» — тоже седан, приспособленный для перевозки медицинского персонала, выезжающего по вызовам больных на дом. Как правило, кузов такого автомобиля был отмечен красным крестом, а салон имел обивку из материалов, которые могли выдерживать многократное мытье и обработку дезинфицирующими растворами. Иногда эти машины оснащались поисковой фарой, такой же как у автомобилей «скорой помощи».

Самой «роскошной» по отделке и наиболее качественной считалась экспортная версия — «Москвич-407Э». И это не случайно: чтобы «не ударить в грязь лицом», на экспорт старались отправлять только те экземпляры, которые полностью отвечали всем необходимым требованиям. Помимо седанов, выпускались «тропические»



Автомобили «Москвич» на трассе автопробега по маршруту «Москва–Севастополь–Москва»

(«423Ю») и экспортные («423Э») версии универсала.

Чтобы сделать автомобиль более узнаваемым на зарубежных рынках, руководство завода добилося разрешения выставлять «Москвич-407» на международные соревнования по ралли. Первые же состязания — «Ралли 1000 озер» в Финляндии и знаменитое греческое ралли «Акрополис», — хотя и не принесли советским спортсменам призовых мест, но дали понять, что «Москвичи» не стоит сбрасывать

со счетов. Особенно в том случае, если это были специально подготовленные машины. Они оснащались форсированными двигателями (до 67 л.с. при 4800 об/мин), стабилизаторами поперечной устойчивости и более жесткими пружинами задней подвески.

Помимо ралли, наши спортсмены выступали на «четырееста седьмых» в ипподромных и кольцевых гонках как на территории Советского Союза, так и за его пределами. Знаатокам истории автоспорта хорошо известно,



«Москвич-407» на парковке в центре Москвы





что на «Москвичах-407» было одержано 12 побед в чемпионатах СССР. Среди спортивных моделей особое место занимал двухместный «Москвич-407 купе», построенный в 1962 году. Эта машина имела двухместный, двухдверный кузов, который был легче и короче базовой модели, форсированный до 76 л.с. двигатель и четыре карбюратора. Максимальная

скорость равнялась 145 км/ч. Создателями спорткара были И. А. Гладилин и Л. М. Шугуров. В 1963 году на такой машине Э. Лифшиц выиграл чемпионат СССР по гонкам на спортивных автомобилях группы «Б». В 1965 году появился второй вариант купе, но уже с мотором от «Москвича-408». Модель «Москвич-407» до сих пор популярна среди любителей старины и коллек-

ционеров винтажных автомобилей. Эти машины — постоянные участники слетов и ралли ретро-автомобилей, проводимых как в нашей стране, так и за рубежом. Всего до момента снятия модели с производства осенью 1963 года конвейер завода покинуло 359 980 «Москвичей-407». При этом 120 903 машины были отправлены на экспорт.



Отреставрированный красавец «Москвич-407». Все, что нужно — это любовь к технике и хорошие руки



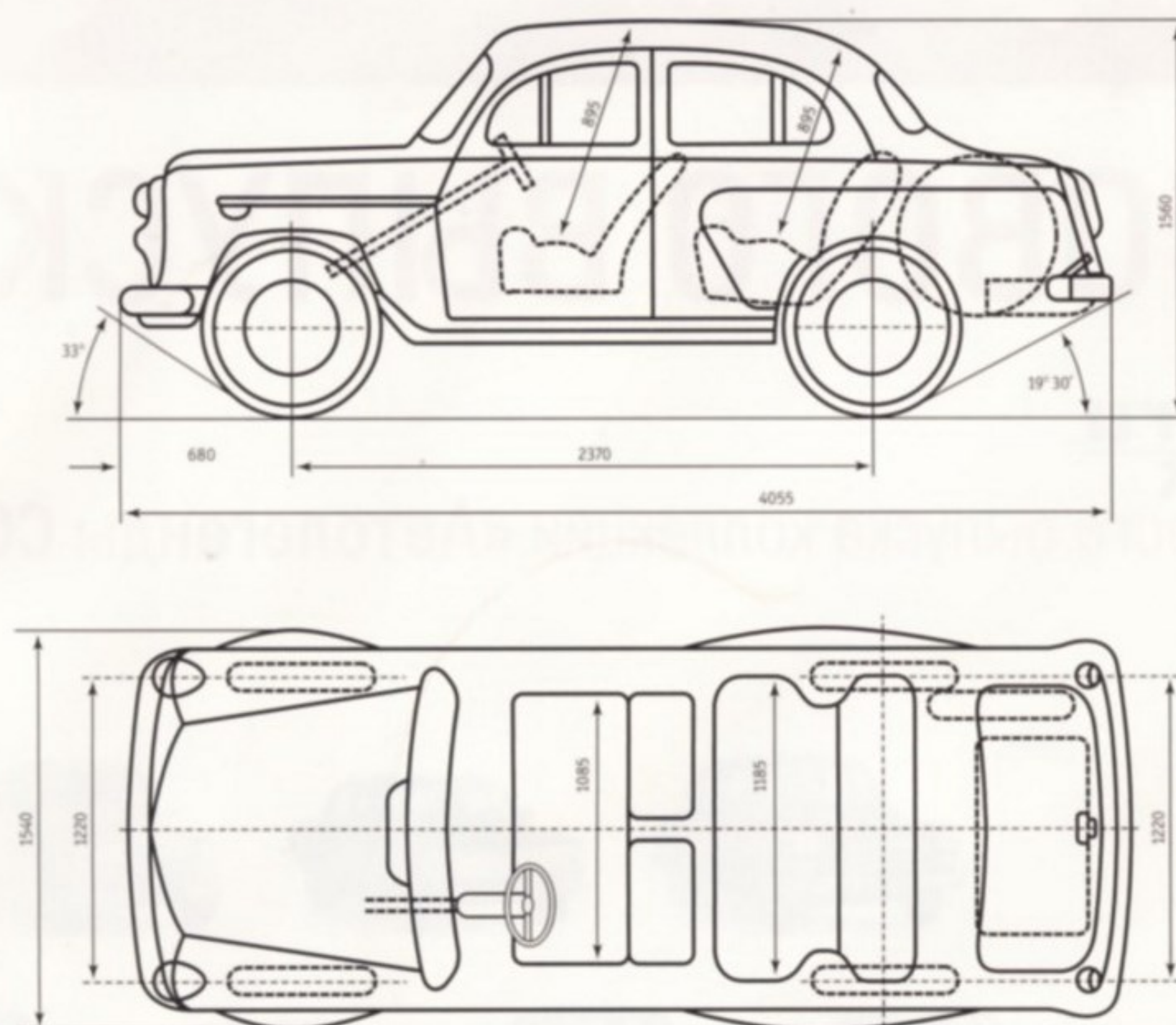


Схема автомобиля «Москвич-407»

**Технические характеристики «Москвич-407»**

Тип кузова	седан
Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	6,5 л/100 км
Тормозной путь со скорости 30 км/ч	6,0 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	12 V, 6СТ-42
Генератор	Г-22; 16 а; 200 Вт
Реле-регулятор	РР-24Д
Стартер	СТ-122; 0,6 л.с.
Прерыватель-распределитель	Р-35Б
Свечи зажигания	A11У
Размер шин	5,60 — 15

**Вес в снаряженном состоянии, кг**

без нагрузки, общий	990
с нагрузкой 4 человека, общий	1290
на переднюю ось	640
на заднюю ось	650

**Дорожные просветы, мм**

под передней осью	200
под задней осью	200

**Наименьший радиус поворота, м**

по колею переднего наружного колеса	6,0
внешний, по наиболее выступающей части	6,3

**Подвеска передняя**

независимая, пружинная, с поперечным расположением рычагов, бесшкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические двустороннего действия

**Подвеска задняя**

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические двустороннего действия

**Рулевой механизм**

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное отношение — 17,0

**Тормоза**

ножной — колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом  
ручной — колодочный, на задние колеса с механическим приводом

**Сцепление**

однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний

**Коробка передач**

механическая, трехступенчатая, двухходовая, рычаг управления на рулевой колонке (позже — четырехступенчатая)

**Передаточные числа трехступенчатой коробки передач**

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61

**Передаточные числа четырехступенчатой коробки передач**

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,0; задний ход — 4,71

**Коническая главная передача**

4,71 (33 и 7 зубьев)

**Гипоидная главная передача**

4,55

**Двигатель**

«407», карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Объем двигателя, см <sup>3</sup>	1,358
Степень сжатия	7,0
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

**Карбюратор**

К-59 (с падающим потоком)

**Максимальная мощность**

45 л.с. (33 кВт) при 4500 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

9,0 кНм при 2600 об/мин



КОНКУРС «ПРЕДЛОЖИ ИДЕЮ!»

# ТВОЯ ИДЕЯ ДЛЯ НОВОГО ВЫПУСКА

- зарегистрируйся на [club.deagostini.ru](http://club.deagostini.ru)
- предложи свою модель автомобиля для нового выпуска коллекции «Автолегенды СССР»
- получи свой выпуск **В ПОДАРОК\***

\* Подробные условия акции на [club.deagostini.ru](http://club.deagostini.ru)  
Заявки принимаются до 01.02.2017



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ



## NYSA 522M

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X  
00204  
9 772071 095773