

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ  
ВЫПУСК

«МИЛИЦИЯ СССР»

№3



## «МОСКВИЧ-407»

КОМПАКТНОСТЬ И МАНЕВРЕННОСТЬ  
СИНИЙ, КРАСНЫЙ, ГОЛУБОЙ  
С КУЗОВОМ «УНИВЕРСАЛ»

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Специальный выпуск «Милиция СССР» №1, 2018

#### 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. Клиг  
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  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

#### 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

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 Дистрибушн Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,  
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123  
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»

Рекомендуемая розничная цена: 799 руб.

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

Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

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

Иллюстрации предоставлены:  
стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © Тайга; стр. 3–7, 11–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко и Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

**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 печати (производства): 07.12.2018

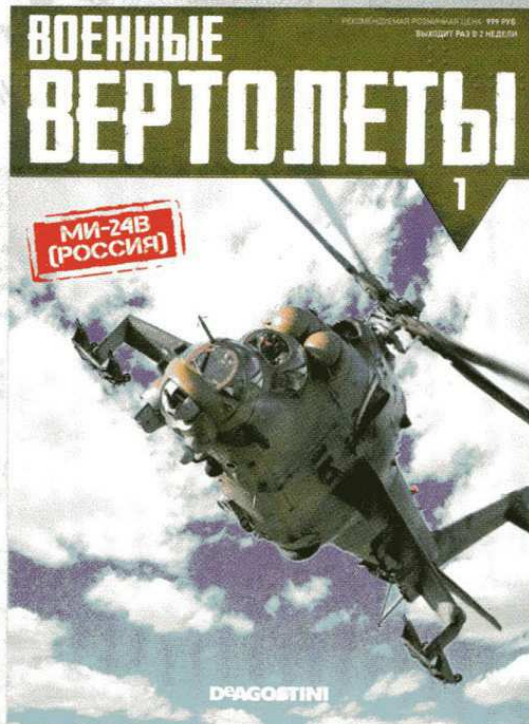
Дата выхода в России 25.12.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GROUP

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

## СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



**МИ-24В  
(РОССИЯ)**

**В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В  
(РОССИЯ)**

**НОВИНКА**



✚ ОРИГИНАЛЬНАЯ  
ОКРАСКА



✚ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС  
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ  
ПЛАСТМАССЫ



✚ КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ  
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



✚ ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА  
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

**МАСШТАБ 1:72**



**В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ**

Спрашивайте в киосках или оформите подписку на [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)





В производственную программу Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) милицeйская модификация «Москвич-407» официально не входила. Но это не помешало таким автомобилям и их модификациям честно служить в органах правопорядка.

## С мотоцикла на автомобиль

В послевоенные годы Главное управление военного снабжения (ГУВС) МВД СССР, обеспечивавшее органы милиции и Госавтоинспекции служебным автотранспортом, делало ставку на автомобили Горьковского автозавода. Но были и исключения. Когда фондов на служебные «Победы» не хватало, для милиции, автоинспекции и подразделений регулирования уличного движения (РУД) приобретались автомобили «Москвич» семейства «400-420». Обычно «Москвичи» первого поколения работали в провинции. Данных об использовании таких машин в московской милиции нет, но сохранились фотографии с «Москвичами», служившими в органах правопорядка Ленинграда. Конечно, по размерам салона «Москвич» проигрывал «Победе», зато выигрывал по экономичности, обладал отличными маневренностью и ремонтопригодностью. А еще в активе у «Москвича-400-420» была

великолепная проходимость, на нем можно было преследовать правонарушителей по снегу и бездорожью, где застревала «Победа», здесь он мало чем уступал ГАЗ-67Б. Но главное, по всем качествам «Москвич» не шел ни в какое сравнение с тяжелым, трудно управляемым, иногда просто опасным мотоциклом М-72 с коляской. Не три, а четыре милиционера прятались от непогоды в закрытом салоне московской малолитражки и ехали на устойчивых четырех колесах.

## Отложенный рейс

Рубеж 50–60-х годов стал полным противоречий временем перемен: для автомобилестроения — к лучшему, для милиции — к худшему. Еще в сентябре «сталинского» 1949 года МЗМА получил от Минавтопрома разрешение начать конструирование «Москвича» второго поколения с просторным отапливаемым салоном и вместительным багажником. Автомобиля, даже отдаленно напоминавшего будущую серийную модель,

не существовало и в помине. В 1949 году появились только таблица технической характеристики и присвоенный индекс «402-425».

Коллектив Отдела главного конструктора (ОГК) МЗМА во главе с новым главным конструктором А. Ф. Андроновым за год и восемь месяцев сумел провести «нулевой цикл» опытно-конструкторских работ, и уже в мае 1951 года на испытания вышел первый ходовой макетный образец нового «Москвича», абсолютно непохожий на будущий серийный автомобиль. Но его разработку вскоре пришлось прекратить. Все силы ОГК в 1951 году были брошены на проектирование сложного специального автомобиля — аэродромного пускового агрегата АПА-7 для военно-воздушных сил, запущенного в производство в ноябре. А далее инженер ОГК С. Дмитриев написал в Минавтопром и Министерство госбезопасности (МГБ) доклад, в котором обвинял руководителей МЗМА (особенно главного инженера



Милицкий автомобиль «Москвич-407» (современная реконструкция)





Милицейский автомобиль «Москвич-400-420» (современная реконструкция)

В. Н. Полякова) в умышленной разработке «неэкономичного» двухмоторного АПА. Последовал приказ сконструировать другой агрегат. Весь 1952 год в ОГК ушел на бесполезные эксперименты по созданию

«альтернативной» модели АПА, постройку и испытание разных вариантов опытных образцов. О «Москвиче-402-425» пришлось на время забыть. Но в конце концов правда восторжествовала. Серийный АПА-7 по-

казал себя с лучшей стороны, выяснилось, что он полностью устраивает заказчика. А любые новые модификации, напротив, обладали теми или иными недостатками. Командование и ответственные за снабже-



Милицейский автомобиль АМ-1 на базе М-20 «Победа»





ние ВВС должностные лица убедились, что конструкторов МЗМА напрасно оторвали от основной работы. Отделу главного конструктора разрешили вернуться к созданию новой базовой модели. В июле 1953 года силами экспериментального цеха удалось построить второй макетный образец «Москвича-402-425».

Только теперь коллектив Андропова развернул полноценную разработку «Москвича» второго поколения. Конструкторы занялись окончательным утверждением размерностей, поиском внешней формы кузова и модели двигателя. Это заняло еще три года. Счастливая развязка наступила в апреле 1956 года, когда без остановки конвейера старую базовую модель полностью заменили новой. Это стало возможным только благодаря тому, что конструкторами разумно и строго командовал Андронов, а производственниками — Поляков.

двигателя, и базовый седан переименовали в «Москвич-407». Далее последовало внедрение четырехступенчатой коробки передач и гипоидного заднего моста, был проведен небольшой рестайлинг, подбирались модные красивые обивочные материалы для салона. Организованный на заводе цех малых серий освоил выпуск новых модификаций: универсала «Москвич-423» и полноприводного автомобиля 4x4 «Москвич-410». Результат превзошел ожидания: «Москвич», как современный, хорошо укомплектованный автомобиль, всерьез заинтересовал европейцев, посыпались экспортные заказы. Благодаря «Москвичу», советское легковое автомобилестроение прорвалось на мировой рынок.

### Не нужна милиция?

Тем временем над налаженной системой управления народным хозяйством страны

и безответственно. Ликвидация союзных министерств ударила по отработанным механизмам управления промышленностью и сельским хозяйством. Навязанные стране местные совнархозы превратились в настоящую лотерею. Если во главе совнархоза оказывалась компетентная команда управляющих — дела могли пойти в гору. А если некомпетентная? К тому же связанные между собой экономикой и технологическими процессами предприятия разных регионов раньше подчинялись одному министерству, а теперь — разным совнархозам, что заметно мешало совместной работе. Но это еще не самое страшное по сравнению с тем, что руководитель страны приготовил для органов правопорядка.

Хрущев любил безответственные популистские заявления. Одно тут же превратилось в предмет насмешек: «Нынешнее поколение советских людей будет жить при коммуниз-

## Современным и хорошо укомплектованным «Москвичом» всерьез заинтересовались на европейском рынке

Одержав победу, коллектив завода не остановился на достигнутом. Прежде всего, автомобилю требовался новый двигатель. В октябре 1957 года началось мелкосерийное, а в мае 1958-го — полноценное производство нового верхнеклапанного

и силовыми структурами начали сгущаться тучи. Разгромив в 1957 году всех возможных серьезных политических оппонентов, первый секретарь ЦК КПСС Н. С. Хрущев принялся за «реформирование» органов власти, зачастую действуя некомпетентно

ме». Но кому-то стало не до смеха. Последовали далеко не безобидные практические выводы, в том числе такой: по мере продвижения общества к коммунизму благосостояние и сознательность граждан вырастут настолько, что уже в ближайшее время



Модельный ряд советских милицйских автомобилей 50-х годов (реконструкция)





ГАЗ-69 со специальным закрытым кузовом для милиции

преступность отомрет сама, как пережиток прошлого, а потому милиция больше не понадобится. Реже озвучивался другой тезис: современные органы МВД — «наследники»

сталинских НКВД и МГБ, виновников незаконных репрессий. Такие «умозаключения» Хрущева обернулись катастрофой для системы охраны по-

рядка. В 1960 году указом ЦК КПСС и Совета министров было ликвидировано общесоюзное МВД, а его функции переданы Министерству охраны общественного порядка (МООП) союзных республик. Это не только дезорганизовало работу органов милиции, но и нарушило отлично действовавшую систему их материально-технического снабжения. Единое Главное управление военного снабжения (ГУВС) МВД, отвечавшее за поставки в милицию служебного имущества, в том числе автотранспорта, больше не работало.

### Очевидные преимущества

Несколькими годами раньше, когда еще ничто не предвещало беды, между автомобильной промышленностью и милицией исправно налаживались отношения, ведь без автотранспорта нормальная работа органов правопорядка просто невозможна. Инженеры разных предприятий работали над созданием автомобилей, наиболее подходящих для службы в милиции. Были спроектированы закрытые цельнометаллические кузова на базе ГАЗ-69, специальные милицейские автофургоны АМ-2 на шасси ГАЗ-63 и АМ-3 на шасси ГАЗ-51, легковой автомобиль с рацией и громкоговорящей



Потрясающий мотоцикл





Реконструкция передает бирюзовую окраску стандарта 1963 года, но красная полоса тогда наносилась не по всей длине борта и отсутствовал проблесковый маячок



установкой АМ-1 на базе «Победы». Когда ГАЗ освоил выпуск «Волги», такие машины тоже начали поставаться в автохозяйства системы МВД.

В новых условиях, после уничтожения союзного министерства, органам внутренних дел на местах пришлось самостоятельно решать вопрос о поставках автомобилей для милиции и их оборудовании специальными средствами. Должностные лица, ответственные за снабжение, получили возможность самостоятельно выбирать модели и типы автомобилей для милиции. И во многих случаях, когда требовалось заменить выработавшие ресурс «Побе-

ды», милицмейские снабженцы в качестве патрульных и оперативных автомобилей начали приобретать не «Волги», а «Москвичи» семейства М-407. Иногда на такое решение толкали ограниченные денежные фонды, ведь «Москвич» даже по ценам, установленным для государственных организаций, выходил ощутимо дешевле, чем «Волга», и при равном бюджете удавалось закупить большее количество машин. В процессе эксплуатации «Москвич» требовал меньше бензина и масел, чем машины ГАЗ. Были у московской малолитражки и другие преимущества. По комфорту новый «Москвич» с более просторным, по сравнению

с семейством М-400-420 салоном, практически не уступал «Победе», в холодное время его отопитель работал лучше, чем у горьковских легковых автомобилей. В милицмейские гаражи в основном поступали «Москвичи-407», выпущенные уже в 60-х годах, а значит прошедшие весь цикл модернизации узлов и агрегатов. Четырехступенчатая коробка передач расширяла тяговый диапазон автомобиля, и это не раз выручало водителей-милиционеров в тяжелых условиях. И «Победа», и «Волга» ГАЗ-21 располагали только тремя передачами. Задний мост с гипоидным редуктором, внедренный на «Москвиче» в 1960 году, получился намного менее шумным, чем простая коническая главная передача «Победы», и это снижало утомляемость экипажа патрульной машины во время многочасового дежурства. «Москвич» требовал от водителя меньших усилий на руле и педалях, чем любые автомобили ГАЗ. Компактность и маневренность московского автомобиля не раз помогали патрульным экипажам на тесных улицах и во дворах старых городских районов. По динамическим и скоростным качествам «Москвич-407» существенно превосходил «Победу», ГАЗ-69 и мотоциклы с коляской, что помогало милиционерам уверенно преследовать нарушивших ПДД водителей не только грузовиков, но и легковых автомобилей. Наконец, благодаря развитой экспортной программе, Отдел технического контроля (ОТК) МЗМА строго следил за качеством комплектующих и сборки агрегатов, что не могло не отразиться и на машинах для внутреннего рынка. Количество рекламаций от советских потребителей на «Москвичи» выпуска 60-х годов было минимальным во всей советской автомобильной промышленности, продукция МЗМА в то время была достаточно надежной.

Наконец, у МЗМА в активе был освоенный серийно кузов «универсал». Самые опытные и дальновидные работники из числа милицмейских снабженцев использовали и его. На автобазах системы МВД во многих городах СССР появились универсалы «Москвич-423Н». В них было очень удобно перевозить служебных овчарок и чемоданы с различным специальным оборудованием. Горьковский автозавод предложил универсал ГАЗ-22 на несколько лет позже, чем МЗМА свой грузопассажирский автомобиль. К тому же в первые годы производства этой модели основную массу универсалов «Волга» составляли специ-

Продолжение на стр. 10





«МОСКВИЧ-407» МИЛИЦИЯ









альные медицинские машины, а годовой выпуск автомобилей ГАЗ-22 в гражданском исполнении исчислялся несколькими сотнями экземпляров. В 60-е годы единственным в Советском Союзе городом, где ГАЗ-22 поступали в милицию в большом количестве, был Горький.

С 1962 года в органы милиции и ГАИ начали поставяться машины новой модели — седаны «Москвич-403», а иногда и универсалы «Москвич-424» на их базе. Отдел

главного конструктора МЗМА заложил в эту модель еще целый ряд преимуществ: более надежные и долговечные переднюю подвеску и рулевое управление, более удобные для водителя рулевое колесо, рычаг переключения передач и подвесные педали.

### Кто во что горазд

Специальная окраска транспортных средств милиции и госавтоинспекции по всей территории СССР впервые была введена

31 декабря 1953 года приказом №266 министра внутренних дел С.М. Круглова. Через несколько лет, в 1957-м, новый приказ №55 нового министра Н. П. Дудорова отменил прежний, но сохранил стандарт окраски. Милицейские автомобили полагалось окрашивать в темно-синий цвет, а вдоль борта наносить красную полосу.

Сохранились изображения «Москвичей-407» и «Москвичей-423Н» синего цвета с красной полосой. В 1963 году, как раз тогда, когда такие автомобили получили в милиции наибольшее распространение, в МОП РСФСР и ряда союзных республик решили ввести новый стандарт окраски. Основным цветом кузова на этот раз выбрали голубой, бирюзовый или серо-голубой. Красная полоса осталась только на передних дверях справа и слева. На нее наносилась надпись «Милиция» или «ГАИ». Чаще всего «Москвичи» этого семейства, работавшие в органах правопорядка, носили именно такой, голубой с короткой красной полосой «мундир». Однако в те времена система контроля за выполнением подобных приказов существенно ослабла. В разных городах и областях красную полосу и надпись нередко наносили на белые, светло-серые и бежевые кузова, а чаще всего — на машины очень популярного в 60-х годах бело-серого цвета «белая ночь». Причина



Универсал ГАЗ-22 «Волга» на службе в милиции





ГАЗ-21 «Волга» на службе в ГАИ

проста: в то время в регионах не всегда имелись помещения и оборудование для качественной перекраски всего автомобильного кузова, а грузовики на автобазах перекрашивали кистью и валиком прямо под открытым небом. Поэтому на милицеевском автомобиле было легче просто нарисовать короткую красную полоску. Иногда ей придавали причудливую форму — нормативов,

регламентировавших размеры и шрифт специальных знаков, не существовало. Буквы тоже могли оказаться какими угодно, в зависимости от знаний и вкуса местных маляров. Руководство милиции, зная обо всех этих трудностях, закрывало глаза на подобную самодеятельность. Нет точных сведений о комплектации милицеевских «Москвичей» мод. 407 и 403

специальным сигналом в виде мигающего проблескового маячка. В середине 60-х годов маячки импортного производства уже существовали и применялись, но изображенный укомплектованных ими «Москвичей» нет. Зато неотъемлемой частью легковых автомобилей милиции и ГАИ 50–60-х годов считался громкоговоритель с двумя рупорами на крыше. К моменту появления в милиции «Москвича-407» рупоры были заметно уменьшены в размерах по сравнению с теми, что применялись в первой половине 50-х годов. Для установки на поступившую на милицеевскую автобазу машину громкоговорителей, кронштейнов и расположенных в салоне автомобиля микрофонов их либо брали новыми со склада, либо снимали со старых, выработавших ресурс и аварийных автомобилей.

На улицах городов экипажи Госавтоинспекции и Отдела регулирования уличного движения (ОРУД) с помощью громкоговорящих установок вели постоянную агитацию среди пешеходов за соблюдение правил дорожного движения, делали предупреждения нарушителям. Водителей любых автомобилей милиционеры через громкоговоритель извещали о совершенных ими нарушениях, при необходимости отдавали



Милицеевский автомобиль «Москвич-408» со специальной окраской образца 1969 года (современная реконструкция)





ГАЗ-21 «Волга» со специальной окраской образца 1969 года (современная реконструкция)

команду остановиться у обочины. Нередко на милицейские «Москвичи» посередине над ветровым стеклом устанавливали фару-искатель. Обязательным оборудованием считался и специальный сигнал, официально называвшийся сиреной. Он позволял проезжать на красный свет и требовать от водителей уступить дорогу милицейской машине.

## Не только на родине

Большие объемы экспорта «Москвичей» привели к тому, что седаны семейств М-407 и М-403, универсалы М-424 использовались органами правопорядка других стран. Установлено, что московские малолитражки работали в милиции Болгарии и Польши, в народной полиции ГДР, в органах государственной безопасности Чехословакии и носили принятую в этих странах специальную окраску. Очень много автомобилей «Москвич», в том числе М-403ИЭ и М-424ИЭ с «экспортным» наружным декором, служило в милиции Венгерской народной республики *Rendorseg*. В этой спецслужбе все автомобили окрашивали в ярко-синий цвет с белой полосой вдоль всего борта. В социалистических странах Восточной Европы автомобили «Москвич», как и машины других марок, уже в начале 60-х годов осна-

щали проблесковыми маячками, радаром для измерения скорости, более компактными и современными, чем в СССР, радиостанциями и громкоговорителями, часто являвшимися продукцией европейских компаний или ее лицензионными копиями. В 1964 году Отдел сбыта МЗМА реализовал последние «Москвичи-407». Через год и несколько месяцев, в июне 1965 года, завод снял с производства модернизированный

«Москвич-403» и его модификации. Службы, отвечавшие за снабжение милицейских подразделений, продолжали закупать автомобили той же марки, но теперь уже новой модели «Москвич-408», в том числе в исполнении с четырьмя фарами головного света. Такие машины тоже носили красную полосу на передней двери голубого, серого или белого кузова, на них устанавливали те же громкоговорители, радиостанции, специ-



Милицейский автомобиль «Москвич-2140» (современная реконструкция)





альные сигналы, на них уже появились проблесковые маячки. В 1967 году, когда базовой моделью МЗМА еще оставался «Москвич-408», МООП РСФСР возглавил новый министр Н. А. Щелоков. Он быстро возродил общесоюзное Министерство внутренних дел (МВД СССР) и наладил централизованное снабжение органов правопорядка автомобильным транспортом.

В 1968 году силами трех научно-исследовательских институтов была разработана принципиально новая окраска милицейских автомобилей — желтая с синей полосой вдоль всего борта и синей крышкой багажника. Одними из первых машин, на которых внедрили новую цветографическую схему, были широко представленные на милицейских автобазах «Москвичи-408». Еще через

год началась планомерная закупка легковых автомобилей для милиции и ГАИ — среди основных моделей был обозначен «Москвич», теперь уже мод. 412. МВД СССР заказывало по 400 таких машин в год. Дожили ли старые «Москвичи-407» и «Москвичи-403» в органах милиции до введения желто-синей окраски и применялась ли она на таких автомобилях, пока точно установить не удалось.

#### Технические характеристики «Москвич-407»

Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	6,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22 200W
Реле-регулятор	РР102
Прерыватель-распределитель	Р35
Катушка зажигания	Б-115В
Стартер	СТ-4
Свечи зажигания	A11Y
Размер шин	5,60-15
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	990
полная	1290
на переднюю ось	645
на заднюю ось	645
<b>Дорожный просвет, мм</b>	
под передней осью	200
под задней осью	200
<b>Радиус поворота, м</b>	
по оси внешнего переднего колеса	6,5
наружный габаритный	6,0
<b>Рулевой механизм</b>	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0	
<b>Подвеска передняя</b>	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	

#### Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

#### Тормоза

рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса  
стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес

#### Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

#### Сцепление

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

#### Передаточные числа коробки передач

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

#### Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,55 (41 и 9 зубьев)

#### Двигатель

МЗМА-407, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1358
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

#### Карбюратор

К-59

#### Максимальная мощность

45 л.с. при 4500 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

8,8 кгс·м при 2600 об/мин





## Конструктор автомобильного электричества

Проектированием электрооборудования для советских автомобилей занимались конструкторские бюро (КБ) как самих автозаводов, так и специализированных предприятий-смежников. Одним из ведущих специалистов страны по автомобильным приборам был конструктор ОГК МЗМА и АЗЛК Евсей Маркович Ютт.

В послевоенные годы Евсей Маркович Ютт работал главным конструктором на Московском заводе автотракторного электрооборудования АТЭ-2. Отсюда в 1948 году он перешел в Отдел главного конструктора МЗМА с понижением в должности до ведущего конструктора. В то время электрооборудованием автомобилей «Москвич» занималась группа в КБ двигателей, именно это бюро в 1945–1946 годах готовило всю документацию на электрические приборы первой модели завода — «Москвича-400-420». С приходом Ютта в ОГК был создан специальный сектор электрооборудования в КБ двигателей, и только через 10 лет, в 1958 году, появилось отдельное КБ электрооборудования, которое и возглавил Евсей Маркович.

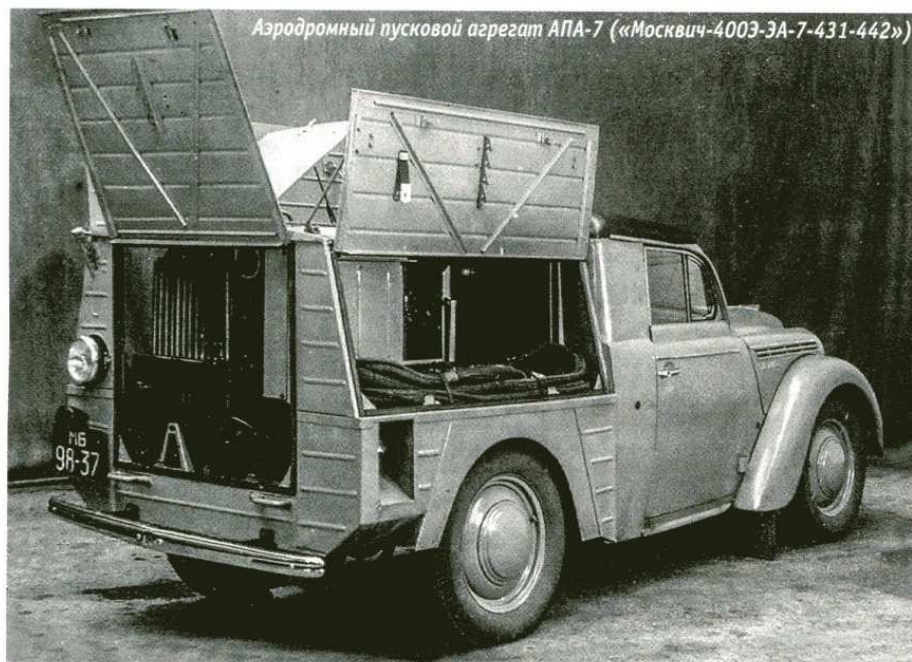
Опыт и знания Ютта позволили ОГК разработать очень сложную схему приборов специального транспортного средства — электроагрегата АПА-7, который с помощью генератора, приводимого отдельным двигателем внутреннего сгорания, подавал ток, питающий внешние источники, бортовую сеть самолетов.

Электрооборудование новой модели «Москвич-402-425» существенно отличалось от предыдущей. Дело было не только в переводе напряжения бортовой сети с 6 на 12 вольт. Заново потребовалось конструировать всю систему внешних световых приборов. Здесь Е. М. Ютт предложил



Автомобиль-такси «Москвич-402Т»





Аэродромный пусковой агрегат АПА-7 («Москвич-4003-3А-7-431-442»)

новаторское решение, безоговорочно одобренное главным конструктором завода А. Ф. Андроновым. Освоенный в 1956 году М-402-425 впервые в истории отечественного автомобилестроения отличался тремя отдельными секциями задних фонарей — габаритного огня, указателя поворота и стоп-сигнала. Это решение, существенно повышавшее безопасность движения, досталось по наследству всем следующим серийным моделям МЗМА/АЗЛК. Для сравнения: у первых моделей «Жигулей» еще оставалась устаревшая схема совмещенных секций габаритного фонаря и стоп-сигнала, а на ГАЗе она дожила до последней «Волги» ГАЗ-3110. Другой важной новинкой электрооборудования «Москвича-402-425» можно считать радиоприемник, входивший в базовую комплектацию. В середине 50-х для автомобилей такого класса это был исключительный случай в практике мирового автомобилестроения.

Специальные модификации базовых седанов — медицинские, инвалидные, такси, тропические — считались отдельными наименованиями продукции МЗМА, на них заводилась отдельная документация и на каждую назначался свой ведущий конструктор. В 1956 году Е. М. Ютт официально выступил в роли ведущего конструктора целого автомобиля — такси «Москвич-402Т». Опыт создания этой машины позволил без проблем сделать таксомоторные модификации базовых седанов от М-407 до М-2140. Массового распространения «Москвичи»-такси не получили, но их работа в парках проходила под контролем конструкторов

завода и позволяла в тяжелых условиях эксплуатации выявлять проблемные места, характерные для каждого из семейств. Ютт и руководимое им КБ много работали над снижением металлоемкости и массы приборов электрооборудования «Москвичей», повышением их надежности и долговечности. Например, если у «Москвича-400» реле-регулятор РР-29 весил около 2 кг, то у «Москвича-407» вес того же узла РР-102 составлял уже меньше килограмма, при этом характеристики только улучшились. Большая работа проводилась по унификации узлов с другими отечественными автомобилями.

КБ Ютта приходилось много работать с заводами-смежниками, выпускавшими разные электрические приборы: это АТЭ-1 и АТЭ-2 в Москве, «Автоэлектроприбор» в Риге, «Автоприбор» во Владимире, «Красный Октябрь» и ОСВАР во Владимирской области, ЛЗА в Ленинграде. Ютт выдавал смежным производствам технические задания на различные приборы для «Москвича», получал и принимал от их представителей готовые изделия. Особенно много приборов Ютту приходилось разрабатывать совместно со смежниками при подготовке производства новых семейств автомобилей: М-402-425, М-408, М-412, М-444/ЗА3-965.

К 1976 году КБ электрооборудования ОГК АЗЛК, которое возглавлял Евсей Маркович, разработало первую в Советском Союзе систему аварийной световой сигнализации — неперенный атрибут всех современных автомобилей. Ее серийно внедрили на «Москвиче-2140» и его модификациях.

## Евсей Маркович Ютт

**1948 год**

Перешел с поста главного конструктора завода АТЭ-2 в ОГК МЗМА.

**1949–1955 годы**

Руководил разработкой электрооборудования машин семейства «Москвич-402-425».

**1956 год**

Стал ведущим конструктором автомобиля-такси «Москвич-402Т».

**1957–1958 годы**

Разрабатывал электрооборудование «Москвича-444», будущего «Запорожца».

**1958 год**

Возглавил организованное в ОГК МЗМА специализированное КБ электрооборудования.

**1960–1963 годы**

Руководил разработкой электрооборудования «Москвича-408» и его модификаций.

**1976 год**

Внедрил первую советскую аварийную сигнализацию на «Москвиче-2140».

Автомобили ВА3, для сравнения, сходили с конвейера без аварийной сигнализации и в 80-х годах. «Москвичи» этого семейства отличались и указателем падения давления в тормозной системе, регулятором яркости в зависимости от времени суток, а в качестве «опции» — контрольной лампой непристегнутых ремней безопасности. Е. М. Ютт не раз рассказывал в печати о новинках и особенностях эксплуатации электрооборудования «Москвичей». Например, когда в начале 60-х годов в СССР ввели обязательное применение указателей поворота, Ютт разработал и опубликовал заводскую схему установки и подключения этих световых приборов на снятые с производства, но находившиеся в эксплуатации в большом количестве «Москвичи» первого поколения М-400-420 и М-401-420.



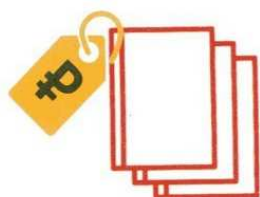
# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\*!**

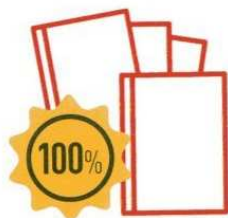
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

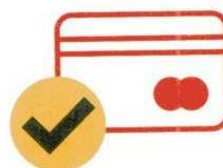
ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ  
ОПЛАТА



ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК  
«МИЛИЦИЯ СССР» №2

ГАЗ-24 «ВОЛГА»  
ГАИ СССР

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Представленные изображения могут отличаться  
от реального внешнего вида моделей,  
прилагаемых к выпуску



Доставка осуществляется только  
на территории Российской Федерации

DeAGOSTINI

16+

forum.ru

ISSN 2071-095X  
19003