

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 263

СССР
И СОЦСТРАН



«МОСКВИЧ-403ИЭ»

ЭКСПОРТ КАК СПАСЕНИЕ
МАКСИМУМ И МИНИМУМ НОВИНОК
«ОТ ЛЮДЕЙ К АВТОМОБИЛЮ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №263, 2019

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, импортер в Россию:

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: Д. А. Кабертай

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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«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 дистрибьютор 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: 649 руб.

Розничная цена: 1250 бел. 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.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10, 8–9: ООО «Таига Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10, 8–9: © hdmrmaps.com;
стр. 3–7, 11–13, 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

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



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». Издание 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): 16.08.2019

Дата выхода в России 10.09.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный **ФОРСАЖ** Dodge Charger R/T



ПЕРВЫЙ НОМЕР

99 **Р**

Спрашивайте
в киосках!



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



Оформите подписку на dodge.deagostini.ru
и получите скидку **35%** на 1-ю посылку!



Автомобили «Москвич» разрабатывали с учетом особенностей эксплуатации в СССР, но в определенный период они оказались лидерами продаж за рубежом среди советских автомобилей. Это наложило отпечаток на деятельность конструкторов и производителей МЗМА.

Источник твердой валюты

Экспорт «Москвичей» начался в 1948 году, через год после начала выпуска машин этой марки. Есть данные об экспортных поставках «Москвичей» в 1949–1953 годах: основными покупателями оказались капиталистические страны Европы. Так, из 670 «Москвичей», ушедших за рубеж в 1949 году, 502 автомобиля закупила Финляндия. На следующий год поставки в эту страну сократились до 217 машин, зато в 1953-м финский рынок поглотил 1202 «Москвича». Первые 200 автомобилей московского автозавода проданы в Бельгии в 1950 году, в 1952-м там нашлось 730, а в 1953 году — 575 покупателей «Москвичей». Но в рекордсмены вышла Швеция, где, в отличие от Финляндии и Бельгии, выпускались собственные легковые машины: 873 «Москвича» продано там в 1950 году, 776 экз. — в 1952-м, 883 экз. — в 1953 году. «Москвич» был дешевле, чем *Volvo PV444*, и по классу выше, чем *SAAB*.

К трем указанным странам в 1953 году добавились Норвегия (255 машин) и Голландия (60 машин). При этом поставки «Москвичей» в социалистические страны — Польшу, Болгарию, Румынию, Албанию, Китай — исчислялись единицами. А ведь речь шла об аналоге *Opel Kadett* 10–15-летней давности. Для европейских покупателей «Москвич» представлял собой проверенный временем *Kadett*, только более качественно собранный, с четырехдверным кузовом в базовой, а не в улучшенной комплектации, умеренный по цене, экономичный по расходу топлива, бюджетный в плане налогов и страховок. Устаревшая внешность, отсутствие отопителя и крышки багажника никого не смущали: в Европе еще ездили на машинах предвоенной разработки и даже довоенного выпуска. Новые возможности экспорта «Москвичей» появились в 1956 году, когда под грамотным руководством главного конструктора

МЗМА Александра Федоровича Андропова и главного инженера Виктора Николаевича Полякова завод заменил старую базовую модель новым «Москвичом-402-425». В 1957–1958 годах экспортные поставки «Москвичей» составляли 10–11 тыс. машин в год, а в 1959–1960 годах выросли примерно вдвое — до 20–21 тыс. при ежегодном выпуске от 57 до 64 тыс. автомобилей. За это время коллектив ОГК, возглавляемый Андроновым, разработал новый верхнеклапанный двигатель, четырехступенчатую коробку передач, гипоидный редуктор заднего моста. А производственники во главе с Поляковым внедрили все это на конвейере. К тому же на базе «Москвича» появились востребованные в Европе универсал и фургон. Так, на Всемирной выставке в Брюсселе в 1958 году продукцию МЗМА представлял универсал «Москвич-423Н». Ситуация, сложившаяся в СССР в 50-х годах, могла негативно отразиться на МЗМА. Если



Легковой автомобиль «Москвич-403ИЭ» в экспортном исполнении



Опытные образцы автомобилей «Москвич» 63С2 и 63С3 (на заднем плане), август 1960 года

И. В. Сталин не возражал против продажи автомобилей частным владельцам, то Н. С. Хрущев начал бессмысленную и невыгодную государству «борьбу с частной собственностью». Он выступал за развитие общественного транспорта и введение

проката автомобилей как альтернативы частному владению. У А. Ф. Андропова, как главного конструктора завода, выпускающего машины, ориентированные на частных владельцев, появились поводы для беспокойства. При такой политике завод могли

лишить средств на дальнейшее обновление продукции. В этой ситуации спрос на «Москвичи» за рубежом стал спасением для МЗМА. В 1958 году Андронов добился, чтобы Совет министров СССР и московский совнархоз признали МЗМА производителем экспортной продукции для капиталистических стран, а значит источником твердой валюты. Это был весомый аргумент для любых руководителей, и Андронов использовал его для получения фондов на улучшение и обновление «Москвичей».

Четырехступенчатая коробка передач или гипоидный задний мост появились на «Москвичах» как раз за счет средств, полученных на развитие экспорта. С той же целью Андронов добывал фонды на яркие эмали для двухцветной окраски, современные обивочные материалы салонов, небольшие, но эффектные модернизации экстерьера. А в 1959 году он утвердил техническое задание на проектирование «Москвича» нового поколения — «автомобиля 1963 года», будущего М-408, опять ради повышения конкурентоспособности на экспортном рынке.



Опытный образец автомобиля «Москвич-403» (63С7), 1961 год

По двум программам

В проект «автомобиля 1963 года» закладывалось две модели. Одна — полностью новая с оригинальным кузовом, другая — «переходная», с новыми узлами и агрегатами, но с серийными внешними панелями «Москвича-407». Иначе говоря, Андронов предлагал на всякий случай «программу-максимум» и «программу-минимум». Упрощало задачу то, что самые важные для производства размерности — колесная база и колея — у новой и старой машины существенно не отличались, а также сохранялись близкие габариты кузова. С 1960 года конструкторские бюро ОГК готовили чертежи обеих моделей, а экспериментальный цех строил ходовые образцы.



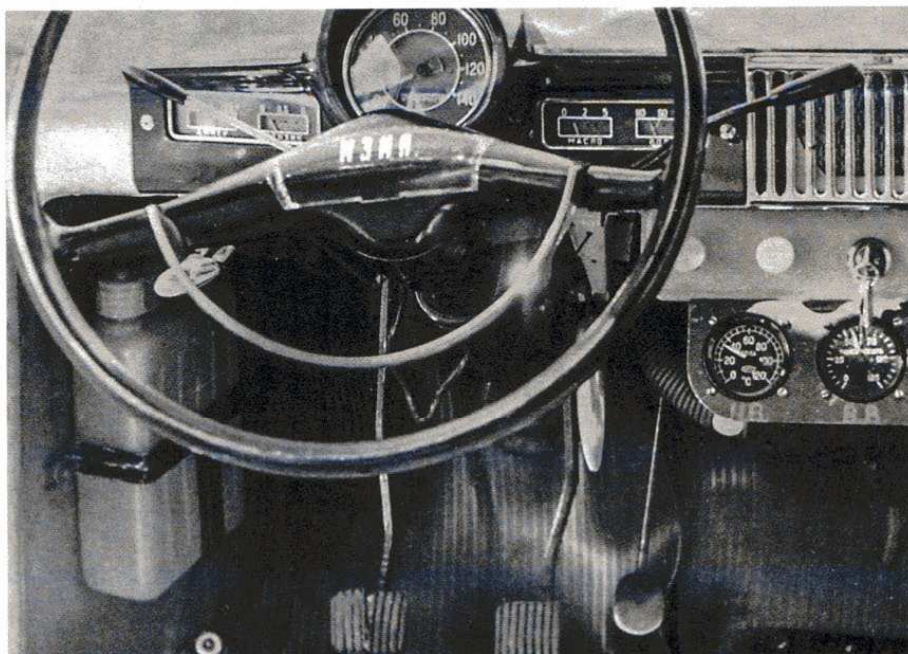
Опытный образец «Москвич» 63С7 (вид сзади)





Варианты перспективной машины обозначались так. Сначала число «63» — планируемый год внедрения. Буква «С» означала седан, «У» — универсал, «П» — вариант с правым рулем. Далее следовал номер серии прототипов. Машинам с новым кузовом присваивали четные числа: 63С2, 63С4, 63С6, 63С8, 63П8, 63У8. Машины «в старом кузове» получали в конце нечетный номер. Известно, что существовали серии автомобилей 63С1, 63С3 и 63С7. Данные о ходовых образцах 63С5 в заводских отчетах пока не найдены.

Впоследствии «новый кузов» получил отраслевой индекс «408», следующий за номером прежней модели «407». Число «409» присвоили перспективному двигателю (позже «412»), а для переходной модели использовали «выходящий из ряда» индекс «403». Он остался от опытного двигателя 1951 года, чертежи которого давно пометили штампом «Аннулировано». Это значит, что документа-



Измененное рабочее место водителя опытного образца «Москвича-403»

В 1959 году утвердили техзадание на проектирование «Москвича» нового поколения — будущего М-408

ция утратила юридическую силу, число «403» стало свободным, и им можно было обозначать любую новую модель.

Первые два опытных образца «Москвича-403» вышли на испытания в 1960 году, еще 14 машин построено в период с 18 апреля по 15 октября 1961 года. Внешне они не отличались от серийного «Москвича-407», но на них устанавливали переднюю подвеску, рулевое управление, гидравлический привод сцепления, подвесные педали и подмоторную раму — такие же, как у опытных образцов нового «Москвича-408». Был увеличен до 25 мм диаметр колесных тор-

мозных цилиндров. Рессорную заднюю подвеску и только что освоенный гипоидный задний мост менять не требовалось. Новая передняя подвеска чуть-чуть увеличила колесную базу. У серийного «Москвича-403» она стала на невидимые глазу 10 мм длиннее, чем база «Москвича-407».

Ведущим конструктором всего проекта семейства 63С1-63С7 (403) Андронов назначил Игоря Васильевича Новоселова. Этот конструктор в 30-х годах на ГАЗе участвовал в разработке М-1. В конце войны Новоселов поступил на завод «Автозапчасти», будущий МЗМА. В январе 1945 года он возглавлял

комиссию по инвентаризации оставшихся от КИМа изделий, полуфабрикатов и оснастки. Осенью 1945 года Новоселов готовил чертежи на тормозную систему (причем это были новые для СССР тормоза с гидравлическим приводом) и некоторые другие детали первого «Москвича». Потом Новоселов работал в КБ шасси под руководством К. И. Файбисовича, поэтому ему поручили проектирование автомобиля, отличавшегося от прежней модели узлами шасси. Рулевым управлением занимался Ю. М. Немцов, тоже бывший газовец, участник разработки ГАЗ-67. За новую подвеску отвечал молодой конструктор В. И. Евланов, привод переключения передач делал Л. И. Сморгонский, гидроприводы сцепления и тормозов — Л. Р. Горелов. Испытаниями образцов руководили Л. Н. Хлюпин, В. П. Филиппов, А. И. Бучин и А. А. Силин, доработкой двигателя — Я. В. Горячий.

Работа над ошибками

В ходе испытаний в новых узлах выявлялись ошибки, которые оперативно устранялись конструкторами. Например, включатель звукового сигнала «Москви-



Макет автомобиля «Москвич-403ИЭ», изготовленный группой художников в КБ кузовов ОГК МЗМА



Макет автомобиля «Москвич-403ИЭ» (вид сзади)

ча-407» находился на рулевой колонке. У новой машины его перенесли на рулевое колесо, но по-прежнему выполнили в виде половины кольца. Это оказалось неудобным, и включатель получил форму целого кольца. На прежней модели рычаг переключения передач четырехступенчатой коробки сделали изогнутым, чтобы он визуально отличался от прямого рычага трехступенчатой коробки и любой водитель, сев в «Москвич», мог легко определить тип коробки по форме рычага. На новой машине сначала оставили изогнутый рычаг, но оказалось, что при включении первой и второй передачи он сильно приближается к рулю. Поэтому рычаг сделали прямым

и длинным, не похожим на все старые рычаги. У моделей М-402-425 и М-407 указатели поворота включались коротким рычагом, установленным сверху на рулевой колонке. В соответствии с международными требованиями, рычаг удлиннили и перенесли на левую сторону колонки, как у «Волги» и многих иномарок. Форму рычага пришлось корректировать, чтобы указатели поворота было удобно включать не снимая рук с руля. Зато у М-403, в отличие от М-407, при выходе машины из поворота указатели автоматически отключались от возвратного вращения рулевого колеса. Также пришлось дорабатывать педаль тормоза, чтобы увеличить расстояние до педали газа.

Расстояние от обода руля и площадок педалей до сиденья М-403 уменьшилось по сравнению с М-407, но это не ухудшало посадку за рулем. Также снизились усилия, прилагаемые водителем к рулю и педалям, что не удивительно. Рулевая колонка получила три опоры вместо двух и более жестко крепилась к кузову. В рулевой трапеции появился маятниковый рычаг — дополнительная опора о кузов. Увеличенный диаметр тормозных цилиндров не только повысил эффективность торможения, но и снизил усилие на педали. Гидравлический привод сцепления тоже работал с меньшим усилием, чем прежний механический. Также улучшилась ремонтопригодность, потому что главный цилиндр тормоза перенесли с днища автомобиля под капот. Важным шагом вперед можно считать внедрение на М-403 омывателя ветрового стекла. Бачок установили в салоне, а единственную форсунку — посередине под стеклом. Основные новшества в области расположения органов управления, внедренные на «Москвиче-403», показали себя настолько удачными, что их не пришлось менять на следующих моделях «Москвичей». Одинаковые руль, педали, рычаги пережили несколько поколений московских и ижевских автомобилей. По удобству посадки за рулем и легкости пользования органами управления «Москвич» считается лучшим отечественным автомобилем. Это следствие внимательно-образец модернизированного «Москвича» бельгийской фирмы Sobimprex





Серийный «Москвич-403ИЭ»



«Москвич-403ИЭ» (вид сзади)

Новшества в расположении органов управления, внедренные на «Москвиче-403», показали себя настолько удачными, что их не пришлось менять на следующих моделях «Москвичей». Руль, педали, рычаги пережили несколько поколений автомобилей.

го и вдумчивого отношения к «мелочам», на котором настаивал Андронов. По воспоминаниям очевидцев, ради улучшения потребительских качеств Андронов жертвовал даже дешевизной и технологичностью производства. Он пытался сделать такой автомобиль, чтобы человеку было удобно им пользоваться. Андронов следовал принципу: идти не «от автомобиля к людям», а «от людей к автомобилю».

Переходная модель

Осенью 1961 года автомобили с «новым кузовом» серий 63С6 и 63С8, два образца 63С7 с кузовом М-403 прошли государственные испытания совместно с несколькими иномарками-аналогами. Этими испытаниями руководил профессор, будущий академик Дмитрий Петрович Великанов, ранее испытывавший «Москвичи» обоих прежних поколений и машины других марок.

Окончательную форму кузова «Москвича-408» Андронов утвердил на макетной комиссии Госкомитета по автотракторному машиностроению (аналога Минавтопрома) летом 1962 года, когда из экспериментального цеха МЗМА вышли образцы последней опытной серии 63С12. Эти машины мало отличались от серийной модели М-408. Но для ее освоения еще требовалось заказать и изготовить штамповую оснастку. Экспортная программа МЗМА позволила получить от Совета министров СССР столько валюты, сколько необходимо, чтобы купить штампы у французской компании *Chausson*. Начальник КБ кузовов Сергей Дмитриевич Чуразов выехал на год в командировку во Францию получать комплект оснастки. Тогда же, летом 1962 года, на заводе завершалась подготовка производства «Москвича-403» с новыми подвеской и органами управления. Идея с «програм-

мой-максимум» и «программой-минимум» оправдывала себя: выпустить новый М-408 было еще невозможно, а «переходный» М-403 — вполне реально, ведь внешние панели его кузова давно находились в действующем производстве. Чтобы не снижать темпов и не терять объемов выпуска, новые узлы кузова, подвески и органы управления поначалу внедряли не на всех машинах, а только на их части, заменяя М-407 на М-403 не сразу, а постепенно. В результате в четвертом квартале 1962 года МЗМА отправил в сбыт первые 280 экземпляров М-403. На фоне 61 708 седанов М-407, изготовленных в том году, это был скромный показатель, но обновленные машины уже появились в продаже. Переход продлился весь 1963 год: 23 866 седанов М-403 и 43 038 седанов М-407. При этом примерно по 2,5 тыс. экземпляров каждой из моделей составляли инвалидные машины с ручным управлением. Только в 1964 году М-403 стал основной моделью: изготовлен 66 471 седан, из которых 2003 автомобиля медицинской службы и 2358 инвалидных. В начале 1964 года сданы последние 17 машин М-407, но это были машины 1963 года выпуска, поступившие в сбыт в начале следующего года.

Дизайнеры пробуют силы

Когда М-403 ставили на конвейер, ему буквально «наступал на пятки» М-408. Даже в заводских документах М-403 указан как «переходная модель», выпущенная для упрощения и ускорения перехода к М-408 без остановки производства. Тем не менее, Андронов решил не оставлять внешнюю форму кузова «как есть», а провести рестайлинг, требовавший дополнительных капиталовложений.

Официально представили, что машину модернизируют для требований экспортного рынка, поэтому ей дали индекс «Москвич-403ИЭ» (по заводскому отчету — «измененный экспортный»). В обиходе ее звали «экспортный четырехеста третий». Но были и другие соображения. Во-первых, Андронов в то время задумался о профессиональной работе над дизайном автомобиля. Поэтому он набрал в штат ОГК специалистов с художественным и архитектурным образованием, направил нескольких работников завода на курсы промышленного дизайна, открытые в Строгановском училище. Переработка экстерьера М-403 стала для заводских художников-конструкторов

Продолжение на стр. 10





«МОСКВИЧ-403ИЭ»





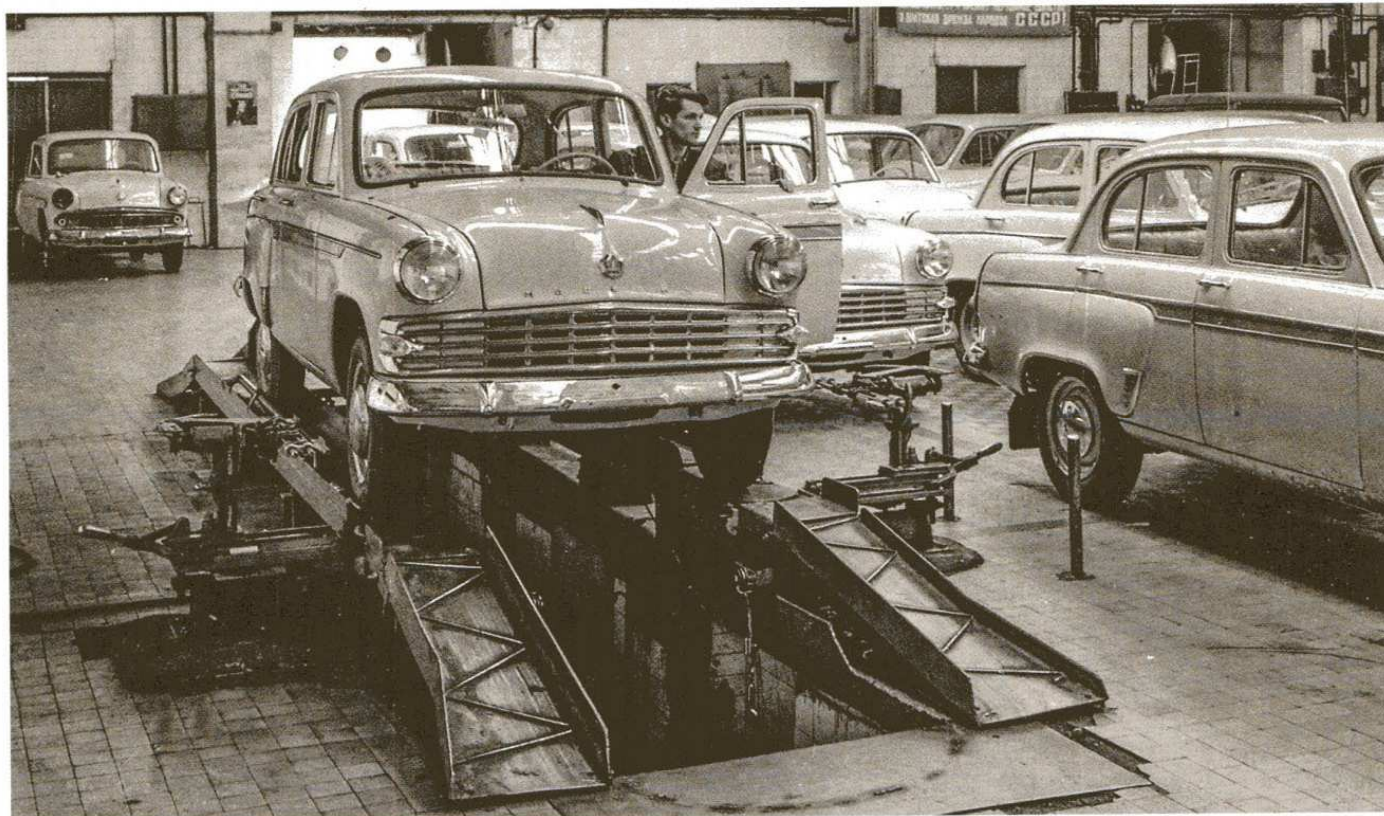
По удобству посадки за рулем и легкости органов управления «Москвич» считается лучшей отечественной машиной

дополнительным источником знаний и профессионального опыта.

Во-вторых, судьба семейства М-403 не была ясна до конца. В 1962 году, когда началась разработка М-403ИЗ, еще никто не мог точно сказать, как скоро С. Д. Чурзов получит во Франции штампы кузова М-408, как быстро их удастся смонтировать и наладить. Кроме того, штампы на кузов типа М-402-425, М-407 и М-403 выработали ресурс только на 50%, что оставляло возможность выпускать такой кузов параллельно с М-408 еще минимум 5–7 лет, возможно на другом заводе — Андронов активно отстаивал такой вариант в Госкомитете по автотракторному машиностроению. А главное, игра стоила свеч, так как М-403 вышел идеальным по себестоимости автомобилем: 1 кг его сухого веса в производстве стоил ровно 1 руб. и выпускать его дальше было экономически выгодно. На этот случай в ОГК даже заготовили модификацию «Москвич-403Н» с внешностью и интерьером М-403ИЗ, 50-сильным двигателем М-408.

В качестве отправной точки для изменения внешности конструкторы МЗМА использовали образец автомобиля, доработанный итальянским кузовным ателье *Ghia* по заказу бельгийского партнера «Автоэкспорта» *Sobimpex* (позднее — *Scaldia-Volga*). Этот проект признали неудачным и несовместимым с технологией серийного производства. Ведущим дизайнером М-403ИЗ Андронов назначил Марата Антоновича Елбаева, художника с архитектурным образованием, только что принятого на работу в ОГК. Его помощником стал другой новичок — Игорь Александрович Шехтер. В качестве макета использовали автомобиль М-407 с демонтированным внешним декором. Первый вариант отличался оригинальной облицовкой, подфарниками и задними фонарями от М-408. На макете Елбаев и Шехтер опробовали несколько вариантов боковых молдингов с цветной полосой на кузове. Фонари М-408 требовали удлинения задних крыльев, и их заменили оригинальными световыми приборами, встающими на место фонарей М-407. Облицовка в виде единой

детали не подходила для производства, а мелкие вертикальные прорези не обеспечивали вентиляции моторного отсека. Но очертания облицовки вышли удачно, и их приняли за основу. Для удобства изготовления облицовку разделили на три части — центральную и боковые. Форму и размеры горизонтальных прорезей разрабатывал конструктор кузовов Юрий Степанович Семин, готовивший рабочие чертежи на все новые элементы декора М-403ИЗ. Для установки новых подфарников пришлось изменить передние крылья — перенести отверстия, добавить кронштейны. Новый фонарь номерного знака и корпуса задних фонарей отливали из алюминиевого сплава. Одновременно группа в КБ кузовов во главе с Юлией Ивановной Полукаровой готовила новые обивки сидений, дверей и потолка, выполненные из новейших синтетических материалов. Фасон обивки унифицировали с салоном М-408. Первые партии машин с внешностью М-403ИЗ сошли с конвейера в конце 1963 года, а в январе следующего года освоен и внедрен новый салон.



Диагностика нового автомобиля «Москвич-403ИЭ» на стенде МЗМА

Международные правила

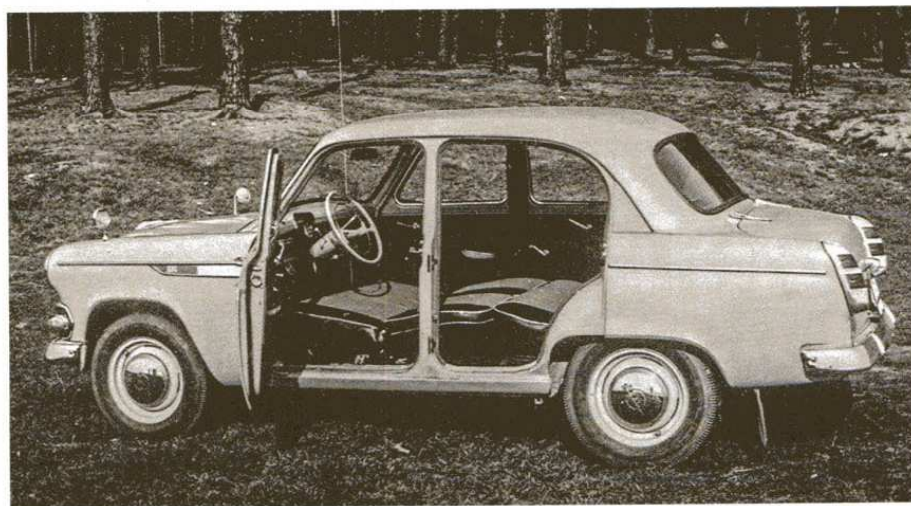
Экспортные поставки «Москвичей» — это уникальный опыт конкуренции отечественных автомобилей с иномарками, они позволили сравнить особенности производства, продажи и обслуживания машин в СССР и за рубежом. Например, в «Автоэкспорт» пришли письма от водителей-перегонщиков из ГДР, доставлявших «Москвичи» своим ходом. Немецкие партнеры жаловались на небольшие, легко устранимые, но неприятные поломки. Выборочные проверки автомобилей, сходящих с конвейера, которые периодически проводил ОГК,

показали те же производственные дефекты. Это означало, что мало изготовить машину на заводе. Необходимо наладить предпродажную подготовку. В Европе действовала система «фирменного» техобслуживания автомобилей любых марок, и Андронов писал о необходимости создания сети технических центров по обслуживанию и ремонту «Москвичей».

Продажи на внешнем рынке позволили Андронову решать стратегические проблемы. До 1960 года руководство отрасли требовало от КБ заводов отчитываться о технических решениях, позаимствованных у иномарок,

иначе угрожали не выделять средств для закупок образцов импортных машин. Андронов первым начал борьбу с копированием иномарок. Он убеждал руководство, что продажа советских автомобилей на экспорт невозможна без соблюдения патентной чистоты узлов — выражаясь по-современному, недопустимы нарушения авторских прав. Так, в 50-х годах в ОГК МЗМА была организована комиссия, проверявшая все узлы «Москвича-407» на соответствие международным патентам.

В начале 60-х годов в ОГК МЗМА открыт первый в СССР отдел, занимавшийся изучением международных патентов в области автомобилестроения и проверявший, не нарушают ли новые разработки чьи-либо авторские права. В то же время Андронов, изучая новые иномарки, видел, что многие технические решения невозможно воплотить силами отечественных заводов. Поэтому Александр Федорович предложил официально покупать лицензии на узлы и агрегаты, составил список таких изделий. Так работают все мировые производители автомобилей — официально покупают разработки других компаний, и это считается обычной практикой.



Демонстрационное фото салона «Москвича-403ИЭ» с демонтированной задней дверью



Универсал «Москвич-424ИЗ»

Первые 1050 автомобилей «Москвич-408» МЗМА передал в сбыт с сентября по декабрь 1964 года. До июня следующего года М-403 и М-408 выпускали параллельно.

В статистике 1965 года большинство «Москвичей-403» (17 330 машин) числятся под странным наименованием «автомобиль в неполной комплектации (экспортный)». Видимо, это были машины с экстерьером М-403ИЗ и деталями отделки салона базового М-403 вместо оригинального в экспортном исполнении. Автомобилей М-403ИЗ в тот год сдано в сбыт всего 1381 экземпляр, еще 3416 машин проходят по отчету как

М-403 «для внутреннего рынка». Также в 1965 году в сбыт поступило 528 машинокомплектов М-403ИК, 348 седанов в тропическом исполнении, 640 медицинских и 1412 инвалидных автомобилей.

«Москвич-424»

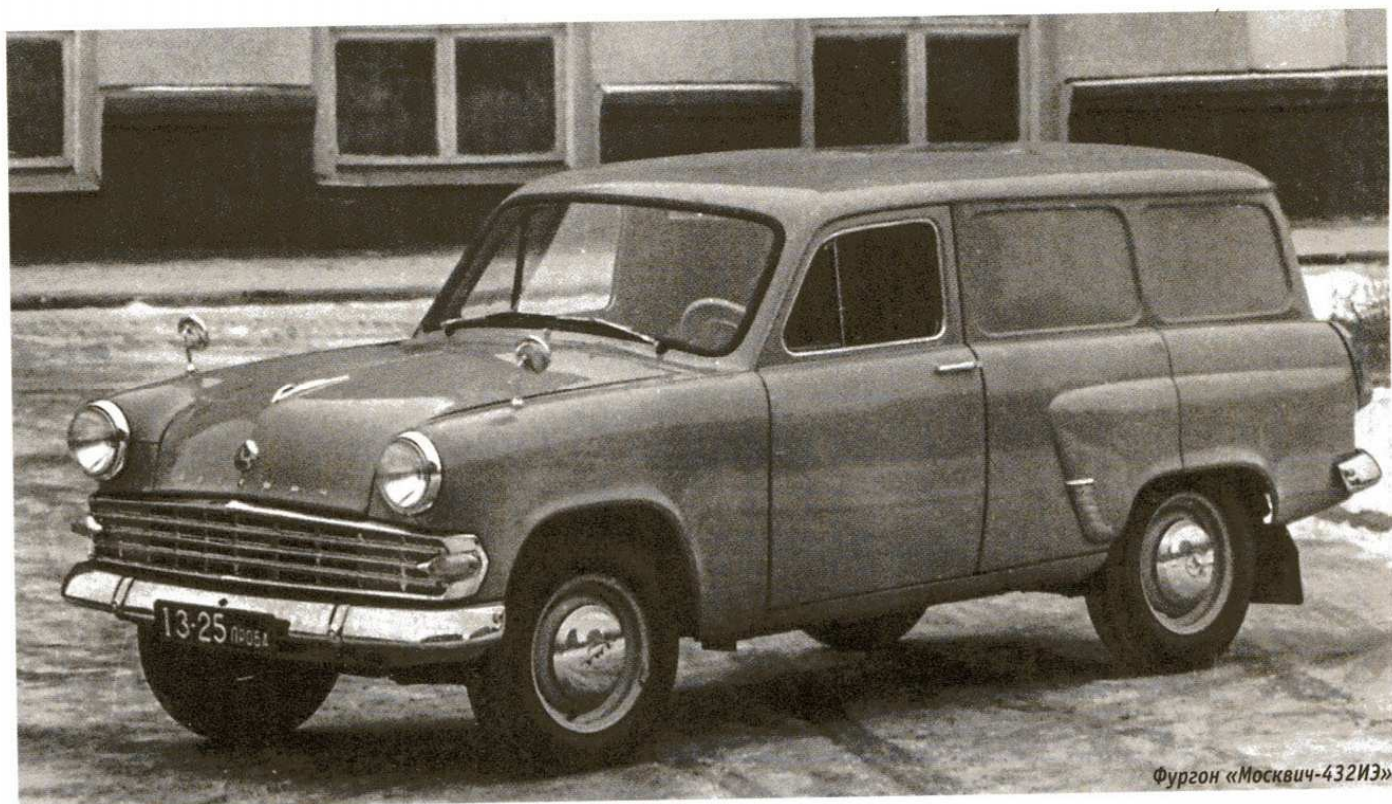
С освоением «Москвича-403» его агрегаты конструкторы ОГК, конечно же, совместили с находившимся в производстве кузовом

универсал, получив новую модель — «Москвич-424». Универсал выпускали как с базовым (внешне мало отличимым от «Москвича-423Н»), так и с «экспортным» вариантами экстерьера. Первые 374 автомобиля М-424 поступили в сбыт в 1963 году. За 1964 год изготовлено 4080 таких машин, из них 2577 экз. в базовой комплектации и 1293 экз. в экспортном исполнении (М-424ИЗ), 178 экз. «тропических» М-424ИЮ и 32 машинокомплекта М-424ИК. В 1965 году в сбыт сдано 437 универсалов М-424, 95 экз. «экспортных» М-424ИЗ и 70 экз. М-424ИЮ в тропическом исполнении.

«Москвич-432»

Фургон, унифицированный с «Москвичем-403», получил наименование «Москвич-432». Помимо машин для внутреннего рынка, фургон также выпускали в улучшенном «экспортном» варианте — «Москвич-432ИЗ». Но в отличие от седанов «Москвич-403ИЗ» и универсалов «Москвич-424ИЗ», фургоны выпускались без боковых молдингов — считалось, что чисто коммерческому автомобилю такие украшения ни к чему.

За 1964 год в сбыт передано 8548 экз. М-432: 7884 экз. базовой модели, 605 экз. М-432ИЗ и 59 экз. М-432ИЮ. В 1965 году выпущено 2967 фургонов, из них 2592 экз. М-432 и 375 экз. М-432ИЗ.



Фургон «Москвич-432ИЗ»

Технические характеристики «Москвич-403»	
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
Масса, кг	
снаряженная	980
полная	1280
на переднюю ось	520
на заднюю ось	460
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0	
Подвеска передняя	
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, четырёхступенчатая, 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-407Д или МЗМА-407Д1, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	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

Сохранить завод

Большую роль в истории Производственного объединения «Москвич» сыграл его генеральный директор Валентин Петрович Коломников — много лет он был «лицом» Автозавода имени Ленинского комсомола и в трудные 90-е годы боролся за сохранение предприятия.

Валентин Петрович Коломников родился в Москве в 1930 году, а в 1953-м поступил на работу на Московский завод малолитражных автомобилей. О первых годах его работы на заводе известно мало. В начале 1957 года на предприятии организован цех автомобилей малых серий. Там выпускали модификации, существенно отличавшиеся от базовой модели: полноприводные М-410, универсалы М-423, такси М-402Т, инвалидные машины М-402Б. Валентин Коломников был назначен начальником этого цеха. Позднее, в 60-х годах, он некоторое время работал начальником главного конвейера и исполнял обязанности главного инженера МЗМА. В 1968 году В.П. Коломников назначен директором завода вместо Льва Борисовича Васильева. По времени это почти совпало

с переименованием МЗМА в Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК). Новый директор оказал поддержку заводской гоночной команде, успешно участвовавшей в ралли-марафонах Лондон–Сидней, Лондон–Мехико и побеждавшей в марафоне «Тур Европы» в начале 70-х годов. В 1971 году введена в строй новая просторная промышленная площадка АЗЛК, строительство которой было намечено еще 10 лет назад. Это позволяло увеличить ежегодный выпуск «Москвичей» с 80 до 200 тыс. экз. В том же 1971 году образовано Производственное объединение «Москвич», в состав которого вошли «старая» и «новая» территории АЗЛК, заводы автомобильных агрегатов в Кинешме и радиаторов в Лихославле, а также небольшой завод автомобильных комплектующих в Москве, вскоре закрытый из-за рекон-

струкции центра города. Коломников встал во главе всего ПО «Москвич». В первой половине 70-х годов начались неприятности. Не было вовремя достроено новое здание Инженерного корпуса для ОГК. А главное, 1 августа 1972 года вышел в отставку главный конструктор АЗЛК А. Ф. Андронов, у которого, по воспоминаниям очевидцев, взаимоотношения с Коломниковым складывались непросто. По инициативе Коломникова в качестве перспективной модели 1975 года был принят модернизированный М-412Н (позднее — «2140»), а не новый М-2141 («3-5» — «3-5-4»), хотя площадь «новой» территории позволяла выпускать обе эти модели параллельно и такой вариант рассматривался. Среди конструкторов начались дискуссии о том, каким следует



Государственные испытания автомобилей «Москвич» (осень 1961 года). На переднем плане — образец 63С8



Демонстрация макета нового «Москвича» в Музее АЗЛК. Справа налево: председатель Совета министров СССР Н. А. Тихонов, генеральный директор ПО «Москвич» В. П. Коломников, первый секретарь МКК КПСС В. В. Гришин, крайний слева — министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков

сделать М-2141, что не позволило реализовать этот план. Андронов мог волевым решением прервать подобные дебаты, а Коломников не сумел.

В 1976 году В.П. Коломников перешел на работу в Министерство автомобильной промышленности СССР. Это окончательно запутало направление работ над М-2141, а позднее привело к снижению качества выпускаемых автомобилей, затовариванию складов некомплектной продукцией, которую в советское время строго запрещалось отправлять в сбыт. Роль «кризисного управляющего», решившего самые острые проблемы, сыграл Л. Б. Васильев, временно отозванный на АЗЛК с КАМАЗа, а для постоянного управления ПО «Москвич» Коломникову пришлось вернуться из министерства на пост генерального директора объединения.

В 80-е годы Коломникову удалось немало сделать для АЗЛК. Резко повысилось качество автомобилей М-2140 — количество рекламаций стало минимальным среди всех советских «легковых» автозаводов. Производство семейства М-2140 приносило стабильные 22–25% годовой прибыли. Шла подготовка производства АЗЛК-2141 теперь уже в виде переднеприводного хэтчбека, и для этого монтировались новейшие «гибкие» производственные линии, позволявшие легко менять модели, выпускать разные модификации одновременно.

Коломников и конструкторы УКЭР АЗЛК разрабатывали стратегию развития на будущее. Предполагалось освоить седан АЗЛК-2142,

новое шасси для АЗЛК-2141/2142, полноприводной автомобиль (4×4) АЗЛК-21416/21426, минивэн АЗЛК-2139 «Арбат», совместно со словацкой фирмой BAZ выпустить автобус АЗЛК-3733. Отдельные группы конструкторов УКЭР работали над перспективным седаном АЗЛК-2143 «Яуза» и концептуальной «моделью 2000 года» АЗЛК-2144 «Истра». А основным направлением стало освоение нового семейства бензиновых и дизельных двигателей с базовой моделью АЗЛК-21414. Это позволило создать современный силовой агрегат и преодолеть зависимость АЗЛК от других заводов — УЗАМа и ВАЗа. Для производства новых двигателей Коломников добился строительства моторного завода рядом с «новой» территорией АЗЛК.

Освоение выпуска АЗЛК-2141 привело к тому, что в 1989 году предприятие вместо прибыли принесло 13% убытка. Из-за политических и экономических неурядиц, начавшихся во время перестройки, замедлилось строительство моторного завода и монтаж оборудования. На заводе подняли голову противники Коломникова, выдвигавшие против него разные обвинения. Но даже они не могли не признать, что если не станет Коломникова, завод может развалиться.

Трагедия случилась 13 февраля 1992 года: В. П. Коломников скоропостижно скончался в своем рабочем кабинете. Интересно, что со 2 января того же года все автозаводы ввели «свободные» цены на продукцию и они выросли минимум в 10 раз, а АЗЛК



Валентин Петрович Коломников

1953 год

Поступил на работу на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА).

1957 год

Назначен начальником цеха автомобилей малых серий.

1968 год

Занял должность директора завода.

1971 год

Стал генеральным директором Производственного объединения (ПО) «Москвич».

1981–1988 годы

Провел реконструкцию завода с внедрением «гибкой» технологии, подготовку и освоение производства автомобилей семейства АЗЛК-2141.

до кончины Коломникова сохранял «старую» прошлогоднюю цену. Освобождение цен на автомобили АЗЛК-2141 последовало после смерти директора. Позднее уже не появилось ни одного руководителя, который, как Коломников, был бы способен до последней возможности бороться за сохранение завода.

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК № 8

ОДНА ИЗ МОДЕЛЕЙ MAZ-5340 И MAZ-6312



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ИЛИ ОФОРМИТЕ ЗАКАЗ НА WWW.DEAGOSHOP.RU И ПОЛУЧИТЕ
УНИКАЛЬНУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫБРАТЬ МОДИФИКАЦИЮ И ЦВЕТ МОДЕЛИ
ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ДОСТУПНЫХ ВАРИАНТОВ ИЛИ ПРИОБРЕСТИ ИХ ВСЕ!



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

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

VAZ-2108 «СПУТНИК»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

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



DeAGOSTINI

16+