

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 54.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 107

СССР



«МОСКВИЧ-430»

«ЖЕЛЕЗНЫЙ» АРГУМЕНТ
КРАСОТА НА ЭКСПОРТ
НА НОВОЙ ПЛАТФОРМЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №107, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис

Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов

Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

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

Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной

регистрации печатного СМИ

Министерства юстиции Украины

КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 172-999-260

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»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена:

299 руб., 54.90 грн., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2013 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

с. 1, 2, 8–9, 16: ООО «Де Агостини»;
стр. 14: из фонда РГАКФД, г. Красногорск;
3–7, 10–13, 15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

Текст: Сергей Ионес

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Владимировича Угарова,
Дениса Дементьева, Владимира Киреева,
Александра Лазарева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

Благодарим за помощь ветерана АЗЛК,
конструктора Бюро кузовов
Виктора Александровича Андронов

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 12.03.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



Во второй половине 50-х годов на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) был освоен серийный выпуск новых «Москвичей» с тремя типами кузова: пассажирский четырехдверный седан, грузопассажирский пятидверный универсал и грузовой трехдверный фургон.

Полностью свой

За десять послевоенных лет главный конструктор МЗМА Александр Федорович Андронов сумел собрать мощный коллектив конструкторов и наладить полный цикл работ по созданию новых моделей автомобилей. На заводе действовали несколько конструкторских бюро, у каждого из которых было свое направление работы: кузова, двигатели, коробки передач, узлы трансмиссии, подвески, рулевое управление, электрооборудование. Но особое внимание Александр Федорович уделял конструкции и дизайну кузовов. Андронов сам занимался живописью, считал важнейшей задачей совершенствование внешнего облика выпускаемых заводом автомобилей и принимал непосредственное участие в их проектировании.

Когда после войны завод осваивал первую модель «Москвича», в только что созданном Отделе главного конструктора «с нуля» готовили чертежи узлов и агрегатов, разрабатывали нормалы, адаптировали конструкцию к технологии производства. Каждым агрегатом занималась своя группа, со своим ведущим конструктором. Но это была работа по копированию чужого автомобиля, а не по созданию собственного — таков был приказ «сверху». А вот автомобиль второго поколения Андронов твердо решил разрабатывать самостоятельно. На заводе испытывали целую колонну зарубежных аналогов, но главный конструктор строго настрого запретил подчиненным заниматься копированием. Прежде всего, это касалось кузовщиков: новый «Москвич» должен был стать полностью отечественной разработкой. Однако опыта катастрофически не хватало, проектирование растянулось на несколько лет и было завершено с помощью более опытных коллег из Горького. Тем не менее, базовая модель нового семейства «Москвич-402» сошла с конвейера весной 1956-го, почти на год опередив освоение «Волги» Горьковским автозаводом.

От дерева к металлу

Когда вопрос с базовым легковым автомобилем был решен, встала проблема замены коммерческой модификации. За восемь лет в народном хозяйстве страны сформировался стабильный спрос на грузовые фургоны «Москвич-400-422». На этих машинах возили почту, медикаменты, небольшие партии промтоваров и продуктов, даже монеты — выручку, собранную из телефонов-автоматов. И Андронов дал задание заводским кузовщикам спроектировать коммерческий автомобиль на базе седана. Разработкой первого цельнометаллического грузовика занималось конструкторское бюро кузовов, которое возглавлял Сергей Дмитриевич Чуразов. Машину проектировали ведущие конструкторы КБ: Леонид Белкин, Станислав Лобов, Аркадий Носов, Серафим Тарасов, Валентина Белова и еще несколько их коллег. Они предложили схему унифицированного трехдверного кузова для универсала и фургона на базе «Москвича-402».

В грузовом варианте перегородка, отделявшая кабину от грузового отсека, устанавливалась на то место, где у базового седана находится передний край подушки заднего сиденья. Настил пола грузового отсека приваривался на некотором расстоянии от днища кузова — под ним оставались туннель карданного вала, выступ над

задним мостом и запасное колесо. Практически так же был сконструирован кузов «Москвича-400-422», только у него перегородка и пол были деревянными, а у новой машины их, разумеется, сделали стальными, штампованными, с ребрами жесткости. У обеих модификаций, универсала и фургона, оставили только передние двери: ширина их проемов увеличилась по сравнению с базовым седаном на 200 мм — как раз до перегородки фургона. В грузопассажирском варианте кузова такие двери обеспечивали пассажирам удобный доступ к заднему сиденью, тем более что у базового седана М-402 отдельные спинки переднего сиденья легко откидывались вперед. В середине 50-х годов такая конструкция универсального кузова выглядела вполне по-европейски. Универсалы на базе автомобилей малого класса — *Opel Olympia Rekord*, *Ford Taunus 12M*, *SIMCA Aronde* и других моделей — делали именно трехдверными, более дешевыми в производстве. С точки зрения экспорта в европейские страны, трехдверный «Москвич» выглядел вполне конкурентоспособным. А главное, внешний вид этого унифицированного кузова, созданного усилиями конструкторского бюро С. Д. Чуразова, очень понравился А. Ф. Андронову. Главный конструктор вспоминал, что прежде машины со специальными кузовами — тот же деревянный



Серийный автомобиль-фургон «Москвич-430» выпуска 1961–1963 годов с так называемым цельным бортом



«Москвич-400-422» или аэродромный пусковой агрегат АПА-7 — приходилось создавать как чисто утилитарные конструкции, не задумываясь об эстетике и каких-либо художественных решениях.

Две или четыре?

В середине 50-х годов хорошо помнили действовавшее при Сталине правило обязательно показывать высшим руководителям страны все новые разработки отечественного автопрома, в том числе модификации. Министр автомобильной промышленности СССР Николай Иванович Строкин предупредил Андропова, что допустит к производству новые «Москвичи» с кузовами «универсал» и «фургон» только с согласия Н. С. Хрущева. Шел 1956 год. В ожидании «смотрины» завод терял время,

необходимое на подготовку производства грузовых машин. Пришлось, развернув выпуск легкового М-402, «временно» сохранить производство коммерческого шасси под деревянный кузов М-400-422. Наконец, назначили время осмотра новинки. К назначенному часу Андронов прибыл на Старую площадь Москвы к зданию ЦК КПСС, а заводские испытатели подогнали опытные образцы. Министр пытался привлечь внимание главы государства к опытным машинам, повторяя «Так делать или не делать?». Андронов потом вспоминал: «Такая постановка вопроса меня не устраивала, и я объяснил задачу, выполненную нами для народного хозяйства. Тогда Хрущев сказал просто: «Если нужны, если хорошие, то делайте. Зачем вам мое мнение? Решайте сами». Андронов остался

Опытный образец грузового фургона с трехдверным кузовом на базе автомобиля «Москвич-402» (1956 год)

доволен результатом, а Строкин — нет, ведь теперь принимать решение о серийном производстве предстояло ему как министру, и вся ответственность «в случае чего» ложилась на него. Время шло, а Строкин по-прежнему медлил. Вполне возможно, министр «осторожничал» именно из-за кузова универсала с двумя боковыми дверями. Никто не забыл эпизод, когда еще до войны Сталин забраковал готовый к производству двухдверный кузов КИМ-10 и потом не раз подчеркивал, что *Opel Kadett*, по образцу которого будет сделан первый «Москвич», должен быть строго четырехдверным. С той поры и до середины 50-х годов в СССР никто не пытался разрабатывать кузова для гражданских легковых автомобилей с двумя дверями. В конце концов, Н. И. Строкин вынес свой вердикт: разрешить МЗМА выпуск универсала и фургона, но только добившись максимальной унификации кузовов этих машин с базовым седаном. Министр потребовал переработать универсал и фургон с целью максимального использования имевшихся в производстве деталей, в первую очередь задних боковых дверей и задних крыльев.

Универсалы на базе автомобилей малого класса — Opel Olympia Rekord, Ford Taunus 12M, SIMCA Aronde и грузовых моделей — делали трехдверными, более дешевыми в производстве. Поэтому с точки зрения экспорта в европейские страны трехдверный «Москвич» выглядел вполне конкурентоспособным. А главное, внешний вид этого унифицированного кузова, созданного усилиями конструкторского бюро С. Д. Чуразова, очень понравился А. Ф. Андронову.



Серийный автофургон «Москвич-430» из первых товарных партий 1958 года с необычным круглым наружным зеркалом

Иными словами, министерство выдвинуло условие — сделать универсал пятидверным. Приводился «железный» в прямом смысле слова аргумент: так проще и дешевле для производства — не придется осваивать оригинальные двери, боковины и крылья.

Не до эстетики

У конструкторов-кузовщиков не оставалось иного выхода, кроме как создавать измененные варианты грузового и грузопассажирского кузовов. У новой модификации фургона задние боковые двери приваривались к кузову, а место проема стекла не высекалось. У универсала за задними боковыми дверями приваривался новый задок, унифицированный с задком фургона. Получилась простая конструкция, удобная для производства. Универсал и фургон сохранили изогнутые водосточные желобки седана. У обеих модификаций крышу созда-



зная панель обеспечивала необходимую жесткость кузова — ее заложили в конструкцию как неотъемлемый силовой элемент, когда проектировали седан и еще не задумывались об универсале и фургоне. К тому же на этой задней панели находилась заправочная горловина бензобака. Горловину, начиная с М-402, специально

На получившемся пятидверном универсале это неудобство частично компенсировалось: поклажу можно было заносить через боковые двери. У фургона задние боковые двери отсутствовали, поэтому доступ к дальнему концу кузова получился не очень удобным. При погрузке и разгрузке приходилось переносить поклажу через

По прочности и герметичности цельнометаллический кузов не шел ни в какое сравнение с деревянным

опоясывал отдельный желобок. Еще один компромисс заключался в том, что у коммерческих модификаций осталась задняя панель кузова седана, за счет чего погрузочная высота получилась очень большой. Впрочем, у опытных трехдверных машин было то же самое. Высокая

устанавливали по центру, чтобы можно было свободно подъезжать к бензобаку — к любому борту. Чтобы понизить порог торцевой двери универсала и фургона, потребовалось бы переносить горловину, а значит, проектировать дополнительные детали бензобака.

высокий порог, а затем тянуться через весь грузовой отсек, задвигая груз к перегородке или, наоборот, выдвигая его.

Годовой бюджет

Каждый год заводу выделялся бюджет на освоение новых моделей и модификаций. Из-за затянувшихся споров между министром и главным конструктором в 1956 году ни одна из модификаций «Москвича» до конвейера не добралась. На 1957 год планировалось освоение еще одной новинки — полноприводного (4x4) «Москвича-410», на создании которого в свое время категорически настаивал сам Н. С. Хрущев. Это был дорогостоящий проект автомобиля с большим количеством оригинальных деталей, узлов и агрегатов. Средств из годового бюджета оставалось еще только на одну модификацию — либо универсал, либо фургон. Выбор пал на грузопассажирский вариант, принципиально новый для



Фургон «Москвич-430» выпуска 1959 года. Кузов еще унифицирован с универсалом «Москвич-423»



Торцевая дверь и грузовой отсек фургона «Москвич-430»

советского автомобилестроения. Возникли опасения, что универсал вообще может не добраться до серийного производства, если пропустить вперед фургон: новый автомобиль, более сложный и дорогой, чем обычный грузовичок, по каким-то причинам в последний момент могли просто

на универсале и полноприводной модели. Только во втором полугодии 1958 года, разобравшись, наконец, с двигателем, производственники занялись фургоном «Москвич-430».

Таким образом, фургон был освоен, когда базовый седан уже носил марку «Мо-

с 200 до 250 кг. По прочности и герметичности цельнометаллический кузов не шел ни в какое сравнение со своим деревянным предшественником. В 1958 и 1959 годах завод выпускал ровно по 707 автомобилей М-430 в год.

Серийные модификации грузовых «Москвичей» устраивали всех, кроме главного конструктора завода: Александру Федоровичу не нравились форма кузовов универсала и фургона с разделенными желобками и скругленными проемами боковых окон. Он называл кузова М-423 и М-430 первых выпусков «безобразными с точки зрения эстетики». Позднее Андронов напишет: «Красота в этих кузовах отсутствовала. Вместо нее пришла «производственная необходимость». Но народному хозяйству нужны и были такие автомобили, говорили, что «было не до красоты».

Отчасти и сам завод старался «сэкономить на красоте». Например, вскоре после освоения седана М-407 бока машины украсили молдинги, которых не было у М-402. Тонкий блестящий орнамент делал автомобиль

Специально для фургона М-430 разработали круглые зеркала и оригинальный комплект обивок, закрывавших стойки между дверями и перегородкой

«завернуть». В конце концов, возить грузы на универсале вместо фургона можно, а использовать фургон вместо универсала для перевозки пассажиров нельзя. Таким образом, универсал, получивший индекс «Москвич-423», стал серийной моделью в июле 1957-го, а фургон остался ждать своей очереди.

Но первоочередной задачей МЗМА на 1958 год считалось освоение нового верхнеклапанного двигателя М-407 — его проектирование как раз завершило КБ двигателей, возглавляемое И. И. Окуневым. Нужно было как можно скорее заменить нижнеклапанный мотор М-402, поскольку он не обеспечивал необходимых динамических, скоростных и тяговых характеристик, что было особенно заметно

сквич-407»: грузовой вариант увидел свет с 45-сильным верхнеклапанным мотором. Новинка отличалась от модели М-400-422 паспортной грузоподъемностью, выросшей

наряднее. Грузовым «Москвичам» такой декор не полагался. Но если универсалы комплектовали молдингами по специальному заказу для экспорта, то на фургоны



Фургон в экспортном исполнении «Москвич-432ИЭ», работавший в народном хозяйстве СССР



М-430 их не ставили никогда, как и на инвалидные седаны М-407Б.

Фургон оснастили мелкими оригинальными деталями. Опытный трехдверный образец не имел ни одного зеркала. При движении задним ходом шоферу приходилось маневрировать высунувшись из открытой двери. Впрочем, так в те годы поступали все водители грузовиков. У серийного фургона М-430 штатное салонное зеркало оказалось бесполезным. На предсерийных образцах пробовали установить на левое крыло красивое обтекаемое зеркало на длинной ножке. В серийное производство пошел комплект из двух незатейливых круглых зеркал, которые ставили на оба передних крыла. Снова практические соображения взяли верх над эстетическими, зато эти зеркала от М-430 пережили все поколения московских фургонов вплоть до М-2734 и даже украшали М-403ИЭ — седан в экспортном исполнении.

Для фургона пришлось проектировать и оригинальный комплект обивок, закрывавших стойки между дверями и перегородкой. Саму перегородку выполнили из двух половин: нижняя вваривалась в проем, придавая небольшое дополнительное усиление, совсем не лишнее в грузовом кузове, а верхнюю половину с окошком

сделали съемной. Помимо молдингов, из комплектации фургона исключили и радиоприемник, обязательный для всех легковых «Москвичей». На его место поставили пластиковую заглушку с надписью «ЗМА» — Завод малолитражных автомобилей.

Цельная боковина

Через некоторое время после освоения серийного выпуска М-430 Андронов все же придумал, как вернуть автомобилям «красоту» — хотя бы частично. В 1959 году экспорт «Москвичей» превысил 20 тысяч экземпляров, и МЗМА удалось получить статус завода — производителя товаров для экспорта в капиталистические страны, что сулило дополнительное финансирование на модернизацию продукции. Теперь руководство МЗМА могло рассчитывать на получение от Совета министров и Госплана денежных средств даже на такие

В конце 50-х годов в Москве можно было встретить ярко раскрашенные продуктовые фургоны «Москвич-430»

«несущественные», но затратные для производства проекты, как улучшение внешнего вида автомобиля. Наконец-то появился весомый аргумент «за»: это необходимо для повышения спроса на «Москвичи» на зарубежных рынках.

В 1960 году все «Москвичи» получили новую облицовку радиатора в виде сетки вместо бруса с шаром и новые двухсекционные задние фонари взамен трехсекционных. И только фургон удостоился сложной с точки зрения производства модернизации кузовного «железа» — изменения штамповой оснастки и переналадки сварочных операций. Конструкторы кузовов во главе с Чуразовым и Белкиным

Продолжение на стр. 10

В 1959 году экспорт «Москвичей» превысил 20 тысяч экземпляров, и МЗМА удалось получить статус завода — производителя товаров для экспорта в капиталистические страны, что сулило дополнительное финансирование на модернизацию продукции.





«МОСКВИЧ-430»



Базовая модель фургона «Москвич-432», унифицированного с седаном «Москвич-403». Этот автомобиль выпускали в 1964–1965 годах

спроектировали так называемую цельную боковину. Водосточный желобок у фургона стал непрерывным, опоясывающим крышу сзади

За счет цельного борта серийный «Москвич-430» по внешнему виду приблизился к исходному трехдверному грузовому прототипу 1956 года. Интересно, что существовал проект аналогичной модернизации универсала. Был построен как минимум один ходовой образец грузопассажирского пятидверного кузова на базе М-423Н

машину модернизировали вслед за легкой. Значительно изменилась механика «Москвичей» этого поколения. К 1962 году Андронов принял решение внедрить на выпускаемом автомобиле уже готовые к производству агрегаты будущего М-408. Группа конструкторов во главе с В. И. Евлановым и И. В. Новоселовым

Экспортный вариант М-432ИЭ с новыми облицовкой и задними фонарями сошел с конвейера с «пустыми» боковинами — без молдингов

по всему периметру. Верхнюю часть каждого борта выполнили в виде цельной панели с изящными выштамповками на месте окон. Такая панель легко приваривалась поверх оставшихся неизменными, одинаковых с универсалом несущих остовов задних стоек. В проем задней боковой двери теперь вваривалась только ее нижняя часть. Здесь остались «катавизмы» унификации фургона с седаном и универсалом — крыло от панели двери отделял большой, режущий глаз шов, а на месте ручки виднелся заметный выступ.

с цельным опоясывающим желобком, как на фургоне, и со «спрямленными» рамками окон задних дверей. Но время для реализации проекта было упущено — в тот момент все силы были брошены на создание перспективной модели М-408 и внедрение ее узлов на существующем автомобиле. Боковины универсала пришлось оставить «как есть».

В экспортном исполнении

С 1960 года счет фургонам с цельной боковиной пошел на тысячи. Грузовую

сконструировала новую переднюю подвеску. Под руководством Ю. М. Немцова было подготовлено новое рулевое управление, Л. Р. Горелов заменил механический привод сцепления гидравлическим, а В. Н. Тапинский занимался тормозами. Кузовщики Л. И. Белкин и В. В. Белова отвечали за новые передние лонжероны и моторный щит.

Первые 280 седанов новой модели М-403 завод собрал в конце 1962 года. Весь следующий год параллельно выпускались старый М-407 и новый М-403, тогда же



увидели свет первые 374 универсала М-424 на новой базе. Фургон пока выпускали на прежней платформе. Новая грузовая версия М-432, унифицированная с М-403, сходил с конвейера в 1964 (8548 машин) и 1965 годах (2967 машин).

Чтобы отличить базовую версию М-432 от М-430 позднего выпуска, надо заглянуть в окно: у этих двух моделей разные руль, колонка, рычаг переключения передач и педали. На прощание — перед заменой всего семейства на М-408 — главный конструктор распорядился модернизировать внешность серийного «Москвича», украсив его новым наружным декором.

В начале 60-х годов А. Ф. Андронов привлёк к разработке внешнего облика перспективных автомобилей профессиональных художников, выпускников Московского высшего художественно-промышленного училища (бывшего Строгановского). Нескольким талантливым молодым специалистам, зачисленным в штат Бюро кузовов, поручили найти новое решение внешнего вида серийного автомобиля — иначе говоря, провести рестайлинг. В качестве макета использовали серийную машину М-407, внешние поверхности

кузова которой были такими же, как у М-403. Молодые художники должны были придумать свой вариант внешнего вида автомобиля.

В этой работе приняли участие и будущие «фирменные» художники-конструкторы АЗЛК — Борис Сергеевич Иванов и Марат Антонович Елбаев. Благодаря их усилиям в декабре 1963 года на конвейер поставили модификацию автомобиля в экспортном исполнении — «Москвич-403ИЭ». Правда, в реальной жизни обозначение «экспортное исполнение» не означало, что все 100% автомобилей с модернизированной внешностью отправятся на экспорт — их можно было встретить в любом регионе СССР. И снова изменённые облицовку, задние фонари и боковые молдинги вслед за седаном примерил универсал, а затем дошла очередь и до фургона. И вновь, уже по традиции, экспортный вариант М-432ИЭ с новыми облицовкой и задними фонарями сошел с конвейера с «пустыми» боковинами — без молдингов.

Грузовик в отставке

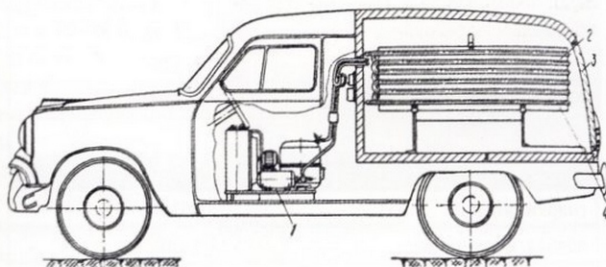
Фуры М-430 и М-432 работали на автобазах грузового и торгового транспорта

бок о бок с «большими» автофургонами на шасси полноразмерных грузовиков. Их номера соответствовали сериям, предназначенным для грузового транспорта. В 60-е годы эти машины были характерной приметой транспортного потока, часто мелькали на фотографиях и в кадрах кинохроники. В то время можно было встретить принадлежащие частным лицам универсалы М-423/424, а вот фургоны индивидуальным владельцам не продавали, во всяком случае новые. Интересно, что официальный документ — Приказ МВД СССР, законодательно запрещавший регистрацию фургонов и пикапов на базе легковых автомобилей в частное пользование, — действовал с 1975 по 1986 год, когда М-430 и М-432 уже практически вышли из употребления. Но нет правила без исключений. Если изучить старые базы данных ГАИ, выяснится, что именно в конце 70-х и начале 80-х годов в Москве и Московской области абсолютно легально было поставлено на учет несколько частных автомобилей М-430 и М-432. Тогда эти машины уже считались не коммерческим транспортом, а просто старыми «Москвичами».



«Москвич-430» (4×4)

Именно под этим обозначением полноприводной фургон с агрегатами М-410Н был представлен на выставке в НАМИ. Кузов унифицирован с «ранним» М-430 1958 года выпуска. Опытный образец представлял собой типичную комбинацию из освоенных в производстве узлов, демонстрировавшую, что завод готов удовлетворить пожелания самых разных потребителей. Если бы фургон «4×4» пошел в серию, он мог бы стать «техничкой» сельских механизаторов, более дешевой и более приспособленной к реальным условиям эксплуатации, чем опытный ГАЗ-М73. До конвейера фургон не дошел, поскольку сначала планировалось заменить семейство М-410 на М-415, а потом выпуск полноприводных машин был свернут ради увеличения объемов производства экспортной продукции.



ЛуМЗ-945

В 1964 году конструкторы Луцкого машиностроительного завода, специализировавшегося на рефрижераторах, «вписали» компактный холодильник в кузов фургона «Москвич». Кузов изнутри обшивался алюминием, в качестве изоляции применялся пенопласт. В машине мог ехать только один водитель: вместо пассажирского сиденья в кабину ставили холодильный агрегат ФГК-07, а в кузове было два аккумулятора холода. Автомобиль служил для перевозки скоропортящихся продуктов в черте города. Каждый год в Луцке собирали по 214 малотоннажных рефрижераторов (в это число вместе с «Москвичами» входили ЛуМЗ-946, встроенные в кузов «буханки» УАЗ). Выпуск ЛуМЗ-945 прервался, когда был снят с производства М-432. До появления фургона М-433 идея «не дожила».

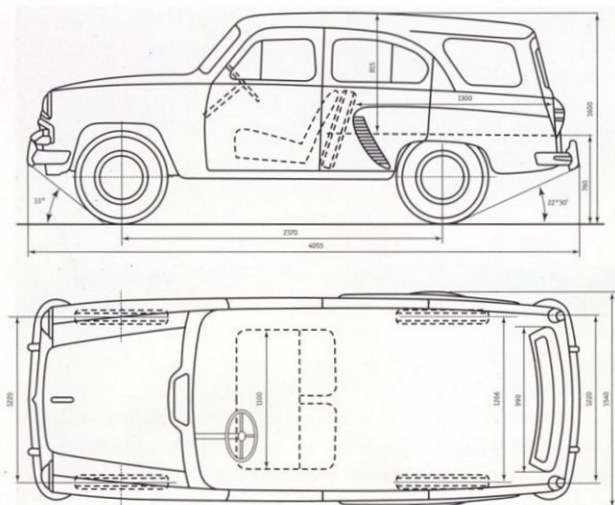


Схема автомобиля «Москвич-430»

Технические характеристики «Москвич-430»

Число мест	2
Грузоподъемность	250 кг
Максимальная скорость	105 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	6,5 л/100 км
Тормозной путь при скорости 30 км/ч	6,0 м
Электрооборудование — 12V (с февраля 1960 года изменена полярность)	
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22
Реле-регулятор — РР-24-Б (с октября 1960 года — РР-102-В)	
Стартер	СТ-4А
Прерыватель-распределитель	Р35 или Р-107-Б
Свечи зажигания	А-11У
Размер шин	5,60-15

Масса, кг	
снаряженная	1030
полная, в том числе:	1430
на переднюю ось	630
на заднюю ось	800

Дорожный просвет, мм	200
----------------------	-----

Рулевой механизм	
глобоидальный червяк и трехзубчатый сектор, передаточное отношение — 17,0	

Наименьший радиус поворота, м	
по колею наружного переднего колеса	6,0
габаритный	6,3

Передняя подвеска	
независимая, пружинная, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Задняя подвеска	
зависимая, рессорная, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Тормоза	
рабочий — барабанный на всех колесах, привод гидравлический без усилителя	
стояночный — на задние колеса, привод механический	

Сцепление	
однодисковое, сухое	

Коробка передач	
механическая; до 1959 года — трехступенчатая, с 1959 года — четырехступенчатая	

Передаточные числа	
трехступенчатая коробка: I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61	
четырёхступенчатая коробка: I — 3,91; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 4,71	

Главная передача	
до ноября 1960 года — конические шестерни со спиральным зубом, передаточное число — 5,14; с ноября 1960 года — с гипоидным зацеплением, передаточное число — 4,55	

Двигатель	
М-407, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный	
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	
однокамерный К-59	
Максимальная мощность	
45 л.с. при 4500 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
8,8 кгс при 2600 об/мин	



Конструктор от Бога

Александр Андронов был безупречным инженером, волевым, авторитетным руководителем, не боявшимся отстаивать свою точку зрения ни перед Сталиным, ни перед Хрущевым.

Александр Андронов (1910–2000) с детства интересовался конструированием и автомобилями. С 17 лет он работал шофером-обкатчиком НАМИ-1 на заводе «Спартак», затем закончил Автомобильно-дорожный техникум при Мособлавтодортрансе и был распределен автоинспектором на Алтай. Вернувшись в столицу, Андронов поступил на работу в НАТИ.

В 1934 году во время испытательного пробега дизельных грузовиков Москва-Тифлис-Москва попал в аварию Я-5 с венгерским дизелем «Ланг». Шофера арестовали за «вредительство», но командир экипажа Андронов добился, чтобы его освободили. Всю ночь он своими руками ремонтировал машину, и утром она снова вышла на трассу. Когда началась война, Андронов рвался на фронт, но его не отпускали — как незаменимого специалиста. В конце концов, он все-таки попал на передовую — под Сталинград, собирать сведения для Главного управления артиллерийских войск об эксплуатации полугусеничных ЗИС-42. По возвращении его назначили на московский завод «Автозапчасти», располагавшийся в цехах бывшего завода имени КИМ. С этим предприятием, выросшим в МЗМА и АЗЛК, будет связана вся его жизнь.

19 мая 1945 года в Кремле демонстрировали новые советские автомобили и зарубежные аналоги. За рулем *Opel Kadett K38* находился начальник экспериментального цеха московского завода «Автозапчасти» А. Ф. Андронов. Сталин очень хотел видеть

эту модель на конвейере, но Андронов убеждал вождя, что у двигателя и коробки передач много недостатков. Сталин приказал выпускать «как есть». Производство и эксплуатация подтвердили правоту Андропова: мотор, коробку и даже кузов первого «Москвича» пришлось серьезно модернизировать. В показах новых машин Сталину Андронов участвовал семь раз. Зимой 1965 года Л. И. Брежнев и А. Н. Косыгин собрали на ВДНХ совещание с руководителями Комитета по автотракторному машиностроению и главными конструкторами автозаводов. Было принято историческое решение о строительстве заводов-гигантов по производству легковых и большегрузных машин, «южного» завода с партнером из страны СЭВ и дублировании выпуска «Москвичей» в Ижевске. Главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов «продал» еще одно решение — о строительстве в Москве нового завода, рядом с существующим, чтобы увеличить производство «Москвичей» втрое. В 1966 году в Италии советская делегация покупала лицензию на легковой *FIAT*. Осматривая производство, Андронов пришел к выводу, что владелец концерна Витторио Валетта и главный конструктор Данте Джакоза навязывают советским партнерам устаревшие конструкции узлов. Андронов пошел на конфликт с итальянцами, министром автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасовым и его заместителями, едва не сорвал сделку, но добился, чтобы будущий автомобиль ВАЗ

Александр Федорович Андронов

1933 год

Поступает на работу в НАТИ водителем служебного автобуса *Маск*, затем переходит на должность техника-инженера

1941 год

Координирует работы над полноприводным автомобилем-разведчиком НАТИ-АР, вычерчивает общую компоновку, участвует в постройке и испытаниях образцов

1942 год

Под Сталинградом изучает боевые качества полугусеничного артиллерийского тягача ЗИС-42 и конструкцию автомобилей противника

1945 год

В качестве ведущего конструктора занимается передней и задней подвесками автомобиля «Москвич-400/420»

1949 год

Назначается исполняющим обязанности главного конструктора МЗМА

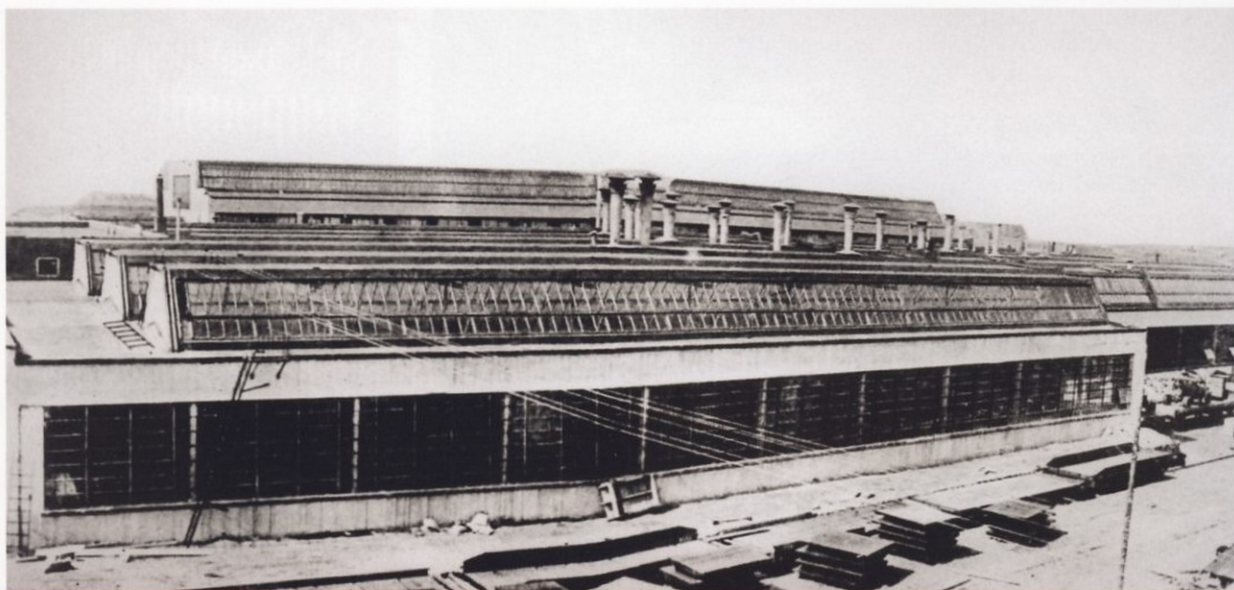
1951 год

Занимает пост главного конструктора МЗМА

1972 год

Уходит на пенсию с должности главного конструктора ПО «Москвич»

получил современный двигатель с верхним распределительным валом. На МЗМА Андронов внедрил гибкую систему модернизации автомобилей, вписывая в существующие модели новые двигатели, коробки передач, передние подвески и главные передачи. В результате — быстрое обновление модельного ряда, рождение универсалов, фургонов, машин «4×4», замена старых семейств новыми, создание одного из лучших отечественных двигателей М-412. Когда Александр Федорович ушел с завода, осталась команда его учеников — талантливых, трудолюбивых конструкторов, способных проектировать автомобили любой компоновки.



Московский автомобильный завод имени КИМ (1939–1942 годы)

Приказом Народного комиссара машиностроения СССР № 44 от 15 января 1939 года Московский автоборочный завод имени КИМ выделялся из состава Горьковского автозавода в самостоятельное предприятие — Московский автомобильный завод имени КИМ.

12 мая 1939 года с заводского конвейера сошла последняя «полупортка» ГАЗ-ММ. На КИМе планировалось выпускать по 50 тысяч малолитражных автомобилей в год.

Завод требовал серьезной реконструкции — на его территории должны были действовать 15 цехов: двигателей, прессовый, термический, шасси, кузовной и, конечно же, главный конвейер. При этом крупные штамповки и литые детали планировалось привозить с Горьковского автомобильного завода, а поковки, рессоры и рамы — с Завода имени Сталина. Главный конвейер и кузовной цех строили в 1939–1940 годах, в том числе зимой, в лютый мороз. Чтобы начать выпуск автомобилей, требовалось установить 1766 единиц оборудования, изготовить инструмент пяти тысяч наименований. На КИМе был организован свой конструкторско-экспериментальный отдел, однако проектировали малолитражку НАТИ и ГАЗ, а первые три образца собирали на ЗИСе. Основные конструкторские работы легли на плечи автоотдела НАТИ. Возглавлял работы ведущий конструктор Андрей Николаевич Островцев. Общую комплектацию чертил Борис Васильевич Шишкин. Ведущим конструктором по двигателю выступал Сергей Борисович Чистозвонов, по шестерням силовой передачи — Армен

Вартанович Осипян, по подвеске — Борис Александрович Глух, по электрооборудованию — Мичеслав Константинович Прошинский. Отдельные агрегаты и механизмы разрабатывали А. С. Айзенберг, А. В. Раш, В. Ф. Родионов, А. А. Сеславин, И. С. Тrepеников. Заместитель главного конструктора ГАЗа Н. И. Борисов и главный инженер Горьковского автомобильного завода В. Ф. Гарбузов вместе с целой делегацией инженеров КИМа ездили в США заказывать штампы.

В апреле 1940 года в экспериментальном цехе ЗИСа построили три кузова КИМ-10. Среди руководителей работ — инженеры В. Н. Ростков и Ю. А. Долматовский. В других цехах ЗИСа изготовили коленчатые и распределительные валы, поршни, клапаны, карданный вал, полуоси и множество других деталей. Рамы пришлось делать вручную. К 1 мая машины были готовы — и три новых КИМ-10 участвовали в первой демонстрации на Красной площади.

До завершения реконструкции КИМа было еще далеко. Летом состоялся «проваальный» показ автомобилей в Кремле

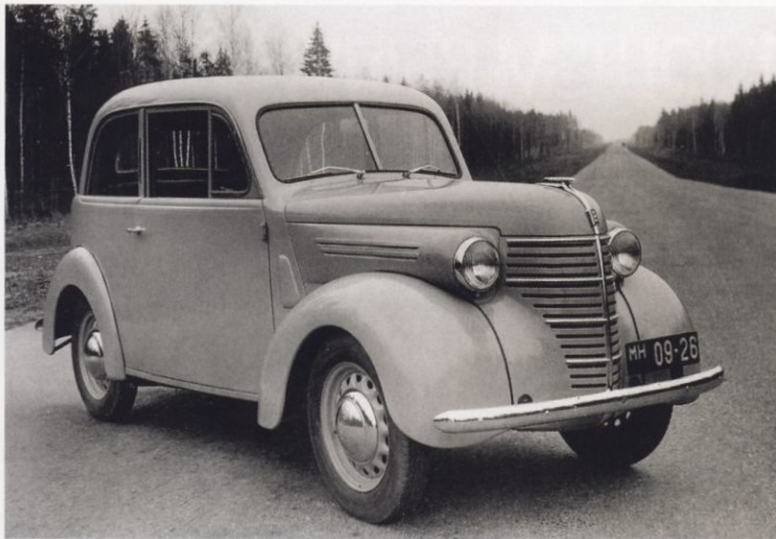
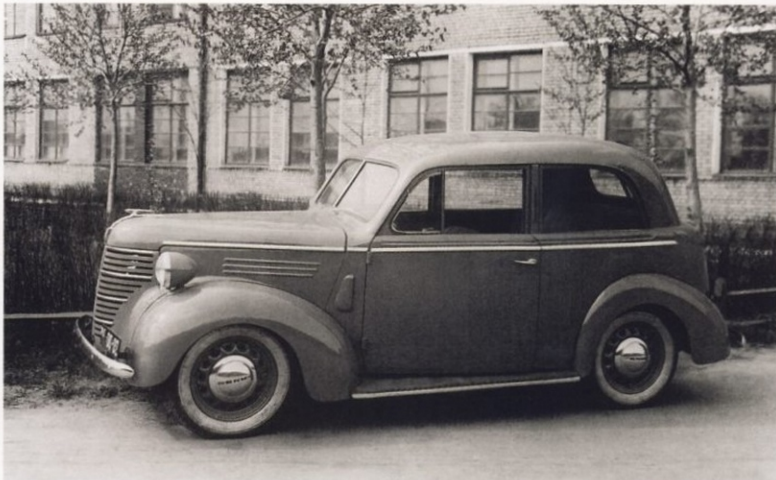
И. В. Сталину и членам правительства, а 14 августа вышло постановление ЦК ВКП(б) и Совета народных комиссаров СССР, перечеркнувшее основную часть конструкторских работ. Было приказано создавать новый кузов с четырьмя дверями. Некоторые пункты выглядят абсурдно: понизить крышу, уменьшить багажник. Зимой 1941 года ГАЗ изготовил один или два образца четырехдверных КИМ-10-52, представлявших собой откровенный шаг назад по сравнению с исходной моделью. А самое страшное заключалось в том, что американское оборудование для производства двухдверного КИМ-10-50 было уже заказано и оплачено, пробные штамповки изготовлены. Единственный способ оправдать затраты — освоить «запрещенный» кузов. Так появился «автомобиль-компромисс». Согласно августовскому постановлению, он лишился подножек, молдингов, отдельно стоящих фар и перемишки заднего стекла, но остался высоким, с двумя дверями и более дорогой отделкой, чем КИМ-10-52 или Opel Kadett K38. В таком виде его стали собирать на достроенном заводе. В 1940 году увидели



Один из трех опытных автомобилей КИМ-10, построенных в апреле 1940 года

свет 16 машин, в марте 1941-го — 120, в апреле — 70, в мае — только 42, зато в июне — 80 автомобилей. Последние 53 экземпляра КИМа завод собрал уже после начала Великой Отечественной войны, в июле. Интересно, что помимо автомобилей КИМ выпускал коробки передач для мотоцикла М-72.

В июле 1941 года КИМ освоил массовый выпуск корпусов реактивных снарядов калибра 132 мм для только что принятых на вооружение установок залпового огня БМ-13 «Катюша». Летом автомобильный завод имени КИМ объединили с московским танковым заводом №37 на Преображенской



проходную, писали заявление в тот же отдел кадров. Им снова предстояло налаживать выпуск малолитражных автомобилей. Но это был уже совсем другой завод, с другим названием — как сказали бы сегодня, «другое юридическое лицо».

Выпуск автомобилей КИМ-10
(год/количество машин)

1940	13
1941	365
в том числе по месяцам:	
март	120
апрель	70
май	42
июнь	80
июль	53

Серийный автомобиль КИМ-10-50, выпускавшийся с марта по июль 1941 года

заставе, а в октябре, когда немецкие войска подходили к Москве, эвакуировали вместе с ним в Свердловск. В июле того же 1942 года по решению Государственного комитета обороны КИМ и «Завод №37» слиты в один «Завод №50» танковой промышленности. На этом история Московского автомобильного завода имени КИМ заканчивается.

После войны многие бывшие работники КИМа возвращались с фронта и из эвакуации на ту же территорию, входили в ту же

Опытный образец КИМ-10-52 с четырехдверным кузовом, сохранившийся в Политехническом музее в Москве





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗИС-110Б

16+

DeAGOSTINI

