**03-126** **Москвич-412ИЭ 4х2 четырехдверный заднеприводный седан Дорожно-Патрульной Службы** **ГАИ МВД СССР, мест 4, снаряженный вес 1,045 тн, полный вес 1.445 тн, УЗАМ-412Э 75 лс, 142 км/час, АЗЛК г. Москва 1969-75 г.**

**Москвич-412 в ГАИ**

В 1969 г. все силы дорожного надзора, «корнями» уходящие в ОРУД, были подчинены ГАИ и реорганизованы в ее структурное подразделение – Дорожно-патрульную службу. Дорожно-патрульная служба (ДПС) - структурное подразделение Государственной автоинспекции Министерства внутренних. Она призвана следить за дорожным движением, выявлять и пресекать нарушение правил. ДПС осуществляет оперативно - профилактические, контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также участвует в обеспечении охраны общественного порядка и борьбе с правонарушениями в зонах своих постов и маршрутов патрулирования.

 Приказ министра внутренних дел №338 от 22 сентября 1969 года утвердил новый стандарт окраски милицейских автомобилей – жёлтый кузов, синяя полоса вдоль каждого борта, синяя крышка багажника. Для автомобилей разных марок был предложен одинаковый набор специального оборудования: Два рупора громкоговорителя, проблесковый маячок синего цвета на высокой «ножке», фара-искатель на левом переднем крыле, пара жёлтых противотуманных фар, фонарь с надписью «остановитесь» на багажнике, радиостанция «Пальма».

 В первые же списки автомобилей, которые следовало закупить МВД, помимо ГАЗ-69, «Волг» ГАЗ-21 и ГАЗ-24, входили машины «Москвич-412». Причем, предполагалось в год покупать «Москвичей» вдвое больше, чем «Волг».

 Новую жёлто-синюю окраску и сигнальную аппаратуру «примерили на себя» даже «Москвичи» с так называемым «старым кузовом» образца 1964-1969 годов. Но основную массу составили всё-таки модернизированные машины, пошедшие с конвейера в декабре 1969-го. Для нужд МВД закупались «Москвичи» обоих заводов, но большее распространение в милиции всё-таки получили ижевские. Дело в том, что у «Ижмаша» не было такой большой экспортной программы, как у АЗЛК, к тому же все 100% машин из Ижевска с 1968 года комплектовали двигателями модели 412, в то время как АЗЛК ещё был вынужден устанавливать 408-е моторы. Так или иначе, а жёлто-синие «Москвичи» в начале 70-х несли службу наравне с «Волгами» обоих поколений.

**Из истории создания Москвич-412**

 На момент своей постановки в производство в 1967 году «Москвич-412», как и «Москвич-408», собирался в кузове образца 1964 года, с каплевидными вертикальными задними фонарями и круглыми фарами головного света. Так как ряд узлов «Москвича-412», в частности, более широкий радиатор не вписывался в подкапотное пространство «408-го» кузова, самые первые экземпляры новой модели сходили с конвейера в кузовах, специально доработанных за счёт изменения ряда элементов; затем, в том же 1967 году, был введён так называемый «унифицированный» кузов - ещё со старым оформлением, но пригодный для установки и «408-го» и «412-го» силовых агрегатов без переделок.

 Между тем, одновременно началась и разработка для «Москвичей» обновлённого кузова, причём перед конструкторами была поставлена цель максимальной унификации по силовым элементам с существующим, в частности, должны были остаться неизменными проёмы дверей и крыша - не меняя общей конструкции кузова, придать автомобилю принципиально иное визуальное восприятие по сравнению с предшественником. Параллельно «Москвич-412» получил салон с раздельными передними сиденьями (ещё с января 1968 года) и рычаг коробки передач в полу (с ноября 1968 года), одновременно с новой, травмобезопасной (складывающейся при ударе) [рулевой](https://wiki2.red/%D0%A0%D1%83%D0%BB%D1%8C) колонкой и рычагом стояночного тормоза между передними сиденьями. «Москвич-408» также получил раздельные сиденья, но рычаг [переключения передач](https://wiki2.red/%D0%9C%D0%9A%D0%9F%D0%9F) ещё какое-то время оставался на рулевой колонке (старого образца).

 В результате проведённой модернизации, с декабря 1969 года обе модели (Москвич - 408 и Москвич − 412) получили изменённый кузов. Наряду с некоторым внешним изменением, модернизированный кузов был доведён до соответствия принятым в те годы требованиям пассивной безопасности, что было подтверждено сертификационными испытаниями во Франции. В частности, все кузова получили крепления для [ремней безопасности](https://wiki2.red/%D0%A0%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%8C_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8), которые стали штатным оборудованием в 1969 году, а выступающие элементы салона стали травмобезопасными, с мягкими накладками (с февраля 1969 года). Поэтому к обозначениям обеих моделей были добавлены буквы И и Э, означающие соответствие установленным [ЕЭК ООН](https://wiki2.red/%D0%95%D0%AD%D0%9A_%D0%9E%D0%9E%D0%9D) нормам пассивной безопасности и соответственно, потенциальную возможность экспортирования в развитые страны. «Москвич-412ИЭ» стал первым советским автомобилем, на котором вопросам пассивной безопасности было уделено серьёзное внимание. Двухконтурная система тормозов и вакуум усилитель (с 1969 года) серьёзно улучшила и активную безопасность автомобиля. Визуальная новизна обновлённого автомобиля обеспечивалась применением горизонтальных фонарей с треугольными указателями поворота сзади и прямоугольных фар производства [ГДР](https://wiki2.red/%D0%93%D0%94%D0%A0) спереди (также ставились на автомобили [Wartburg](https://wiki2.red/Wartburg%22%20%5Co%20%22Wartburg) 353). Сохраняя декоративные плавники, символизирующие преемственность дизайна автомобилей марки, «Москвич-412» получил принципиально новое оформление передка: поворотники вытянулись и заняли места под фарами, а решетка радиатора получила узор в виде клетки с широкими ячейками.

В серию такие машины пошли на АЗЛК с декабря 1969 года, и примерно тогда же на Ижевском заводе. В 1974 году появились клыки на бамперах, также являющиеся элементом пассивной безопасности, они предотвращали «подныривание» машины под препятствие.

Помимо этого, на протяжении всего выпуска в конструкцию автомобиля вносились и другие, менее заметные изменения и улучшения. Хоть с 1969 года «Москвич-412ИЭ» стал базовой моделью Московского завода, выпуск «Москвича-408ИЭ» при этом был сохранён. В 1975 году «Москвич-412» сменила на конвеере более новая модель «Москвич-2140».

**Модификации**

**Москвич-412** — базовый седан.

**Москвич-412И** (до 1969 года) — в специальном исполнении, соответствующий европейским нормам безопасности.

**Москвич-412ИЭ** — все М-412 с 1969 года имели буквы ИЭ, так как новый кузов изначально соответствовал европейским нормам безопасности и теоретически мог экспортироваться.

**Москвич-412К** — машинокомплект для сборки за границей.

**Москвич-412М** — медицинской службы.

**Москвич-412П** — с правым рулем, рычаг КПП только напольный.

**Москвич-412Т** — такси (широкого распространения не получил).

**Москвич-412У** — учебный, с дополнительными педалями и нанесением цветографической схемы.

**Москвич-412Э** — экспортный.

**Москвич-412Ю** — в тропическом исполнении.

**Технические характеристики** Начало формы

|  |  |
| --- | --- |
| Тип кузова | Цельнометаллический, несущий седан |
| Количество мест | 4 пассажира + водитель |
| Размер (д/ш/в) | 4195/1550/1480 мм |
| Вес (снаряженный) | 1045 кг |
| Полный вес | 1445 кг |
| Дорожный просвет (спереди/сзади) | 176/180 мм |
| Колесная база | 2400 мм |
| Колея (передняя/задняя) | 1247/1237 мм |
| Двигатель | Верхневальный, 4-хцилиндровый, рядный |
| Диаметр цилиндров | 82 мм |
| Порядок работы цилиндров | 1-3-4-2 |
| Ход поршня | 70 мм |
| Рабочий объем | 1.478 л |
| Степень сжатия | 8.8 |
| Мощность двигателя | 75 л.с. |
| Максимальная скорость | 142 км/час |
| Расход топлива | 8-10 л/100 км |
| Оборотность коленчатого вала | 5800 об/мин |
| Модель карбюратора | К126-Н |
| Генератор | Г-250-Ж, мощностью 350Вт |
| Модель стартера | СТ113-Б |
| Сцепление | 1-дисковое с гидравлическим приводом и пружиной |
| Тормозная система | 2-х контурная с гидровакуумным усилителем  |
| Ручной тормоз | На задние колёса с механическим приводом |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Подвеска (передняя/задняя) | Независимая с 2-сторонними амортизаторами |
| Карданный вал | Открытый, трубчатый с двумя шарнирами  |
| Топливный бак | 46 л |
| Рулевой механизм | Глобоидальный червяк с двумя спицами и двойным роликом, диаметром 40 см |
| Рулевой привод | Механический с маятниковым рычагом и поперечной тягой |
| Размер колесных дисков | 13 дюймов |