**03-127** **Москвич-424Э 4х2 пятидверный заднеприводный грузопассажирский универсал, мест 4+100 кг или 2+250 кг, снаряжённый вес 1,3 тн, полный 1.43 тн, М-407Д1 45 лс, 105 км/час, всего 29562 экз., экспортная модификация, МЗМА г. Москва 1963-65 г.**

В технических описаниях «Москвич-403» характеризуется как переходная модель между двумя базовыми малолитражками Московского завода малолитражных автомобилей -М-407 и М-408. Разработку машины третьего поколения «Москвича-408» начали в 1959 году, а в 1961-м уже были готовы первые опытные образцы. Следующим шагом стало постепенное внедрение в конструкцию выпускаемой малолитражки элементов нового автомобиля. Правда, на сей раз переход заметно затягивался, так как «Москвич-408» радикально отличался от своих предшественников. Потребовалось создание специальной промежуточной модели, которой и стал «Москвич-403». С ролью переходной модели «Москвич-403» справился великолепно: если с началом производства с 18 декабря 1962 года по октябрь 1963 года он делил сборочный конвейер с «Москвичом-407», то с сентября 1964 года по июль 1965 г. М-403 выпускался параллельно с новой базовой моделью «Москвичом-408».

Москвич-424 универсал на базе переходной модели Москвич-403. Москвич-424 также, как и его собрат 403 сочетает в себе переходность – внешний вид и двигатель от 407, тормоза, подвеска, интерьер – от 408 Москвича. Таким образом, Москвич-424 является переходной моделью от универсала 2 поколения Москвич-423Н к универсалу 3 поколения Москвичом-426, созданном на основе 408 модели. Был изменен салон – стал более комфортным, органы управления и руль – более удобными. Во все остальном —  полное сходство с универсалом [Москвич-423Н](http://moskvich-4.ru/%D0%BC%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B8%D1%87-423%D0%BD). Первоначально на автомобиль Москвич-403 устанавливался двигатель модели 407Д. От модели 407 он отличался только смещением переходника передней подвески двигателя на 15 мм назад и установкой гидравлического привода сцепления. В апреле 1964 года его сменил двигатель 407Д1 ,тоже представлявший собой переходную модель к двигателю М-408. У данного мотора был увеличен диаметр коренных шеек коленчатого вала (с 51 до 57 мм), установлены упорные полукольца, появился задний сальник коленвала (ранее его заменял буртик с маслосгонной резьбой). За счет применения наплавки из жаростойкого сплава срок службы клапанов ГРМ был увеличен в 2-2,5 раза. В системе охлаждения двигателя применили новый, более компактный и легкий радиатор.

 Экспортный вариант «Москвич-403ИЭ» появился в 1963 году. Поменяли облицовку радиатора, она стала наряднее и современнее. На уголках облицовки, заходящих на боковые поверхности передних крыльев, органично разместились «кристаллы» новых подфарников-поворотников такие позже планировалось устанавливать на «Москвичах-408». Боковые молдинги было решено не уменьшить, а, наоборот, увеличить. Молдинги стали двойными в средней части: это давало возможность сделать вставку другого цвета, двухцветные машины все еще пользовались спросом за рубежом. Корпуса задних фонарей, напротив, лишились хрома и окрашивались в цвет кузова, при этом площадь их «остекления» стала визуально меньше. Слегка изменилась и металлическая «птица», которая служила одновременно ручкой крышки багажника и плафоном фонаря для освещения номерного знака: она стала более угловатой и акцентированно «геометрической». Появились внешние зеркала заднего вида, Первоначально модель носила индекс 423ИЭ, однако в связи со снятием с производства экспортной версии с обыкновенной внешностью, получила освободившийся индекс 403Э.

В 1966 году ему на смену пришла новая модель Москвич-426.

**Характеристика автомобиля "Москвич" модели 424**

# Общие сведенья

|  |  |
| --- | --- |
| Тип кузова | Универсал |
| Число мест (включая место водителя) и вес перевозимого груза, кг | 4+100 или 2+250 |
| Вес автомобиля, кг:- снаряженного автомобиля, кг:- - без нагрузки- - с полной нагрузкой | 95010301430 |
| Распределение веса снаряженного автомобиля с максимальной по осям, %:- на переднюю ось- на заднюю ось | 4456 |
| Габаритные размеры, мм:- длина-ширина- высота (в ненагруженном состоянии) | 404015401600 |
| База, мм | 2380 |
| Колея колес на плоскости дороги, мм:- передних- задних | 12251220 |
| Наименьшее расстояние от плоскости дороги до низших точек шасси при полной нагрузке и нормальном давлении воздуха в шинах, мм:- до поперечины передней подвески- до картера заднего моста | 190200 |
| Наименьший радиус поворота по следу переднего колеса, м | 5,5 |
| Углу въезда (с полной нагрузкой):- передний- задний | 36 гр.19 гр.30 мин. |
| Наибольшая скорость на горизонтальном, ровном участке автомобильной дороги при полной нагрузке (в летнее время), км/ч | 105 |
| Топливо | Бензин А72 (ГОСТ 2084-67) |
| Контрольный расход топлива летом для исправного (прошедшего обкатку) автомобиля, движущегося с полной нагрузкой при постоянной скорости 30-50 км/ч на горизонтальном и ровном участке автомобильной дороги л/100 км | 7,5 |
| Эксплуатационный расход топлива, л/100 км | 9-11 |

# Двигатель

|  |  |
| --- | --- |
| Модель | 407-Д1 (с мая 1964 г.) |
| Тип | Верхнеклапанный |
| Число цилиндров | 4 |
| Диаметр цилиндра, мм | 76 |
| Ход поршня, мм | 75 |
| Рабочий объем, л | 1,36 |
| Степень сжатия | 7 |
| Максимальная мощность, л.с. | 45 при 4500 об/мин |
| Максимальный крутящий момент, кГм | 8,8 при 2600 об/мин |
| Минимальный удельный расход топлива, г/э, л.с.ч. | 230 |
| Порядок работы цилиндров | 1-3-4-2 |
| Система питания:- карбюратор- топливный насос | К-59Диафрагменный, с отстойником в голове, с рычагом для ручной подкачки |

# Трансмиссия

|  |  |
| --- | --- |
| Сцепление | Однодисковое, с сухое, с гасителем крутильных колебаний, привод включения - механический |
| Коробка передач | Четырехступенчатая, с синхронизаторами для второй, третьей и четвертой передач |
| Передаточные числа коробки передач:- первой передачи- второй передачи- третьей передачи- четвертой передачи- заднего хода | 3,812,421,4514,71 |
| Карданный вал | Открытого типа, трубчатый |
| Карданные шарниры | Два, с игольчатыми подшипниками: скользящее соединение в удлинителе коробки передач |
| Главная передача | Конические шестерни со спиральным зубом; конические шестерни с гипоидным зацеплением (с ноября 1960 г.) |
| Передаточное число | 4,55 |
| Полуоси | Полуразгруженного типа, фланцевые |

# Ходовая часть

|  |  |
| --- | --- |
| Подвеска передних колес | Независимая, пружинная, бесшкворневая с поперечными рычагами |
| Подвеска задних колес | На двух продольных полуэллиптических рессорах |
| Амортизаторы передней и задней подвесок | Гидравлические, двухстороннего действия, телескопические |
| Колеса | Штампованные, дисковые; профиль обода 41/2 Кх15", на пяти шпильках |
| Шины | 5.60-15" низкого давления, камерные или бескамерные |

# Рулевое управление

|  |  |
| --- | --- |
| Рулевой механизм | Глобоидальный червяк с двойным роликом |
| Передаточное число | 17 |
| Рулевое колесо | С двумя спицами и утопленной ступицей |
| Диаметр рулевого колеса, мм | 400 |
| Рулевая трапеция | Трехзвенная с маятниковым рычагом |

# Тормоза

|  |  |
| --- | --- |
| Ножной тормоз | Колодочный, с гидравлическим приводом на все колеса |
| Ручной тормоз (стояночный) | С тросовым приводом на задние колеса |
| Тормозные барабаны передних и задних колес | Съемные, с чугунным ободом и стальным диском |
| Диаметр главного и колесных тормозных цилиндров, мм | Главный - 22 и колесные - 25 с автоматическим устройством для поддержания постоянного зазора |

# Электрооборудование

|  |  |
| --- | --- |
| Система проводки | Однопроводная, плюс соединен с массой, с февраля 1960 г. минус соединен с массой |
| Номинальное напряжение в сети, в | 12 |
| Аккумуляторная батарея | 6-СТ-42 |
| Катушка зажигания | Б1 |
| Распределитель зажигания | Р35 |
| Свечи зажигания | А11У |
| Генератор | Г22 мощностью 200 вт |
| Реле-регулятор | РР24-Б трехэлементный: с октября 1960 г. РР-102-В: двухэлементный регулятор напряжения в реле обратного тока |
| Стартер | СТ4 с РС502 |
| Фары | ФГ22-А (или ФГ122) |
| Радиоприемник | Двухдиапазонный А8-М: с 1 апреля 1960 г. - А17(или А17А) |
| Антенна | АР44А телескопическая |

# Кузов

|  |  |
| --- | --- |
| Тип и конструкция | Закрытый, цельнометаллический, несущий |
| Число дверей | 4 |
| Оборудование кузова | Отопитель и обогреватель ветрового стекла, вещевой ящик в панели приборов, два противосолнечных козырька, зеркало заднего обзора, пепельница в панели приборов, крючки для одежды, коврики, омыватель ветрового окна |

# Заправочные емкости, л

|  |  |
| --- | --- |
| Топливного бака | 35 |
| Системы охлаждения двигателя (с отопителем кузова) | 6,7 |
| Системы смазки двигателя | 4,3 |
| Воздушного фильтра (ванны) | 0,35 |
| Системы гидравлического привода сцепления | 0,14 |
| Картера коробки передач (с удлинителем) | 1,0 |
| Картера заднего моста | 1,37 |
| Картера рулевого механизма | 0,15 |
| Система гидравлического привода тормозов | 0,3 |
| Бачки омывателя ветрового стекла | 1,9 |

# Основные данные для регулировки и контроля

|  |  |
| --- | --- |
| Зазоры между стержнями клапанов и толкателями или между наконечниками стержней клапанов и нажимными болтами коромысел (на холодном двигателе, при температуре головки двигателя 15-20 гр. С), мм:- для выпускного клапана- для впускного клапана | 0,150,20 |
| Давление масла в системе смазки прогретого двигателя (для контроля, регулировке не подлежит) при скорости автомобиля более 40 км/ч, кГ/см | Не менее 2 |
| Прогиб ремня вентилятора под давлением большого пальца руки (на участке, расположенном между шкивами водяного насоса и генератора), мм | 12-15 |
| Нормальная температура охлаждающей жидкости (тепловой режим), гр. С | 80-100 |
| Температура открытия клапана термостата, гр. С | 80+/-2,5 |
| Зазор между контактами прерывателя, мм | 0,35-0,45 |
| Зазор между электродами свечи, мм | 0,6-0,75 |
| Свободный ход педали, мм:- сцепления- тормоза | 34-461-7 |
| Уровень тормозной жидкости в питательных бочках главных цилиндров гидроприводов сцепления и тормозов (от верхней кромки наливной горловины), мм | 10-15 |
| Давление воздуха в шинах (холодных), кГ/см":- передних колес-задних колес | 1,72,0 |
| Схождение передних колес (при измерении между ободьями), мм | 1-2 |