**Фургон Горьковского завода специальных автомобилей "Гастроном ГУМ" гп 200 кг на шасси Москвич-400-420К/401-420К 4х2, мест 2, дверей 3, полный вес 1.16/1.21 тн, МЗМА-400/401 23/26 лс, 80 км/час, ГЗСА и МЗМА, г. Москва, Горький 1948/54-56 г.**

****Появление автомобиля в виде шасси для сторонних производителей грузовых кузовов объясняется недопоставкой штампованных деталей для кузова седана с ЗиСа, трудностями с выпуском фургона «Москвич-400-422» и заявками транспортных организацией на лёгкие фургоны.

В 1948 году выпущена конструкторская документация на коммерческое шасси «Москвич-400-420К» (ведущий конструктор О. Дубинин). Оно стало новой модификацией семейства. Завод собирал ездящие своим ходом шасси с полным комплектом агрегатов, полами кузова, моторным отсеком, ветровым стеклом и передними дверями, передавая их кузовным заводам других министерств. Известны варианты фургонов на шасси «420К» с кузовами различной формы. Например, существовали фургоны с металлической наружной обшивкой, очертаниями кузова напоминавшие грузопассажирский универсал. Другой вариант – автомобиль с прямоугольным кузовом позади кабины, который в наши дни назвали бы «каблуком». Такие кузова строились в виде изотермических фургонов для скоропортящихся грузов. Оба варианта изготавливались вне МЗМА, хотя и по согласованию с Отделом главного конструктора ОГК завода. Основные изготовители фургонов - **Горьковский завод специальных автомобилей** и Московский кузовной завод Минпищепрома СССР.

Всего на МЗМА было выпущено 2562 коммерческих шасси.

**Основные модификации Москвич-400, 401**

**Москвич-400-420**, четырёхдверный седан. 1947—1954 г.  
**Москвич-400-422**, шасси и фургон с деревянным каркасом кузова, 1948—1954 г.  
**Москвич-400-420А**, кабриолет - четырёхдверный кабриолимузин (кузов с открытым верхом, но сохраняющий боковины и рамки дверей со стёклами). 1949—1954 г.

**Москвич-400-420Б** Машины предназначались для нужд инвалидов и людей с ограниченными возможностями, являясь копией «Москвича» 400–420, только оборудованного ручным управлением. Начало выпуска этих автомобилей пришлось на 1951 год. Окончание 1954 г.

**Москвич-400-420К**, **401-420К,** коммерческое шасси для установки различных кузовов, завод выпустил 2562 шасси, на которые горьковский завод специальных автомобилей (ЗСА) и московский кузовной завод Министерства пищевой промышленности СССР монтировали фургоны с металлической обшивкой на деревянном каркасе. 1948-56 г.  
**Москвич-400-420М**, **401-420М** для обслуживания населения медицинской помощью на дому, от 400—420 отличался только опознавательными знаками. 1948-56 г.

**Москвич-400Э-431-442 АПА-7** - Аэродромный подвижный электроагрегат для запуска двигателей самолетов МиГ-17, Ил-28 и других, также для питания их бортовой сети при предполетной подготовке. Кузова для АПА-7 строил ремонтный завод №2 ХОЗУ МВД СССР. 1951-53 г.

**Москвич-401-420**, модернизированный седан, отличавшийся более сильным мотором (26 л.с. при 4000 об/мин и степенью сжатия 6,27), 1954—1956 г.

**Москвич-401-420Б** — модернизированная инвалидная модификация седана, 1954-1956 г.  
**Москвич-401-422**, шасси и фургон с деревянным каркасом кузова, 1954—1956 г.

**Москвич-401А1-420** переходная модель с двигателем модели «402Б1» выпускалась с января по апрель 1956 года, мощность достигла 35 л.с.

|  |  |
| --- | --- |
| **Технические характеристики Москвич-400-420/401-420** | |
| Кузов | четырехдверный седан |
| Количество дверей | 4 |
| Количество мест | 4 |
| Длина | 3855 мм |
| Ширина | 1400 мм |
| Высота | 1555 мм |
| Колесная база | 2340 мм |
| Колея передняя | 1105 мм |
| Колея задняя | 1170 мм |
| Дорожный просвет | 190 мм |
| Расположение двигателя | спереди продольно |
| Тип двигателя | 4-цилиндровый бензиновый карбюраторный четырехтактный |
| Объем двигателя | 1100 см3 |
| Мощность | 23/26 л. с. при об/мин 3600 |
| Крутящий момент | 54/2000 Н\*м при об/мин |
| Клапанов на цилиндр | 2 |
| Коробка передач | трехступенчатая |
| Подвеска передняя | независимая, рычажная, на двух винтовых наклонных цилиндрических пружинах с качанием рычагов колес в продольной плоскости |
| Подвеска задняя | на двух продольных листовых полуэллиптических рессорах |
| Амортизаторы | гидравлические поршневые одностороннего действия |
| Тормоза передние/задние | гидравлические барабанные |
| Расход топлива | 8 л/100 км |
| макс. скорость | 90 км/час |
| тип привода | задний |
| снаряженная масса | 850 кг |