**03-024** **Москвич-408 4х2 4-дверный заднеприводный седан, 4+40 кг или 5, снаряженный вес 0.99 тн, полный вес 1.33 тн, МЗМА-408 50 лс, 120 км/час,**

**МЗМА, Московский Завод Малолитражных Автомобилей, г. Москва 1964-75 г.**



**Из истории создания**

 Москвич-408 родоначальник третьего поколения автомобилей «Москвич». Существовала также «переходная» модель от второго поколения к третьему Москвич-403, которая сочетала кузов и двигатель предыдущего поколения с основными техническими элементами будущей модели 408, с августа 1964 года по июль 1965 года выпускался параллельно с Москвич-408.

Первые упоминания о перспективном автомобиле «модели 1962−1963 годов» появились в заводских отчётах ещё в 1958 году. Но конструкторско-компоновочные работы над новой моделью никак не могли начаться. Вернуться к работе над перспективной моделью конструкторы ОГК сумели только во втором полугодии 1959 года. Первые опытные образцы, построенные в середине 1960 года, внешне даже не напоминали будущую серийную модель. Но на них уже отрабатывались способы снижения металлоёмкости и массы, для чего кузова прототипов разбирали подетально и взвешивали каждую из частей в сравнении с также точно разобранным кузовом серийного автомобиля «Москвич-407». Новый автомобиль модели 1963 года должен был стать более технологичным, дешёвым в производстве, чем «Москвич-407», рассчитанным на большие объёмы выпуска.

 Весь 1961 год ушёл на поиски внешней формы кузова. Для безболезненного перехода к новой модели были оставлены колесная база, колея и габариты, максимально близкие к предшествующей серии «Москвичей» 402/407, что позволило избежать дорогостоящей перестройки конвейера. Было построено четыре серии опытных образцов с разными вариантами поисковой формы кузова. Три образца осенью 1961 года прошли Государственные испытания в сравнении с серийными «Москвичами». К лету 1962 года на пятой серии прототипов внешняя форма кузова седан была определена окончательно, далее доработке подвергали только декоративные элементы. Внедрение нового автомобиля так же началось в 1962 году, и было разбито на три этапа с использованием переходной модели Москвич-403. На первом этапе выпускали автомобиль с кузовом модели 407, но с модернизированными агрегатами шасси, на втором этапе машина получила новый двигатель, а на третьем – новый кузов. В результате был получен совершенно новый автомобиль Москвич-408. Штамповую оснастку для нового кузова заказали французской фирме Chausson. Для её приёмки во Францию поехал начальник КБ кузовов С. Д. Чуразов. Однако изготовление и получение штампов затянулось на целый год, поэтому первый автомобиль сошел с конвейера 1 августа 1964 года. Создание новой модели потребовало серьезного совершенствования технологии производства, для чего требовались дополнительные площади. В частности был расширен прессово-кузовной корпус, создан комплексно-механизированный участок анодирования алюминиевых декоративно-облицовочных деталей кузова, был создан специальный участок с современным оборудованием для сварки кузовов токами высокой частоты. В июле 1965 года завод полностью перешел на выпуск модели Москвич-408, окончательно сняв с производства переходную модель Москвич-403. Новый автомобиль выделялся, главным образом, современным кузовом. Он имел гнутые панорамные ветровое и заднее стекла, модную облицовку радиатора, имеющую два варианта исполнения с 4-фарной и 2-фарной системами освещения, более безопасный капот с передней навеской, изящные приварные рамки боковых окон, более технологичные несъемные задние крылья, современную панель приборов, подвесные педали, моющуюся обивку из современных синтетических материалов и небольшие колеса, позволившие сделать заднее сидение более просторным.

 С 1967 года он претерпел некоторые конструктивные изменения, так как на часть автомобилей стали устанавливать двигатель модели «412», но сохранил внешнее оформление до 1969 года «Москвичи» моделей «408» и «412» сохраняли кузов образца 1964 года — с круглыми фарами и вертикальными задними фонарями. В 1969 году и на М-408, и на М-412 появился кузов нового образца, с прямоугольными фарами производства ГДР, горизонтальными задними фонарями с отдельными треугольными указателями поворотов и улучшенной пассивной безопасностью, после чего в обозначения обеих моделей были добавлены литеры «ИЭ», обозначающие соответствие европейским нормам пассивной безопасности («И») и потенциальную возможность экспортирования («Э»).

 Следует особо отметить, что не существовало никакой «переходной» модификации от М-408 к 412: оба автомобиля выпускались параллельно и параллельно проходили через этапы модернизации, хотя в последнем «412-й» обычно и лидировал. Модернизации 1971 года, когда появилась новая панель приборов, полностью закрытая пластиковой мягкой накладкой; и мая (или июля) 1973 года, когда автомобиль получил новый механизм выбора передач с напольным рычагом и короткой подпольной кулисой. Остальные модернизации не оказали столь существенного влияния на внешний вид и потребительские свойства автомобиля. Производство обеих машин было прекращено одновременно в 1975 году, с переходом к выпуску автомобилей семейства М-2140 / 2138, и впоследствии выпуск автомобилей этого семейства с 412-м и 408-м моторами вёлся под новыми обозначениями также параллельно.

 **Модификации Москвич 408**

**Москвич-408 -** представляет стандартный автомобиль в кузове седан.

**Москвич-408Э** - являлся экспортным вариантом с двухфарной облицовкой радиатора. Модификация также отвечала европейским стандартам безопасности.

**Москвич-408И -** был экспортной вариацией седана, где была четырехфарная облицовка радиатора. Модификация отвечала европейским стандартам безопасности.

**Москвич-408ИЭ -** являлся экспортным вариантом седана, облицовка радиатора с квадратными фарами, Модификация соответствовал европейским стандартам безопасности.

**Москвич-408П -** представляет экспортную вариацию седана, где было правостороннее рулевое колесо. Модификация отвечала европейским стандартам безопасности.

**Москвич-408Ю -** экспортная вариация седана для стран, где был жаркий климат.

**Москвич-408К -** являлся экспортным машинокомплектом для крупноузлового производства автомобиля.

**Москвич-408М -** модификация для медицинской службы.

**Москвич-408Т -** модификация для такси

**Москвич-408Б** - модификация имела ручное управления (для инвалидов).

**Москвич-408У** - учебная вариация седана, где были установлены дополнительные педали и рулевое колесо.

**Машины на базе 408 с другими кузовами**

**Москвич-426** - базовый универсал (с 1967).

**Москвич-426М** - универсал медслужбы.

**Москвич-426Т** - универсал-такси.

**Москвич-426Э** - экспортный универсал.

**Москвич-426К** - универсал-машинокомплект.

**Москвич-426Ю** - универсал в южном исполнении.

**Москвич-426И** - аналогично 408И.

**Москвич-426ИЭ** - аналогично 408ИЭ.

**Москвич-426П** - праворульный универсал, выпущено немного.

**Москвич-433** - фургон (с 1966).

 **Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Число мест | 4-5 |
| Максимальная скорость | 120 км/час |
| Расход топлива при скорости 40 км/ч | 6,5 л/100 км |
| Электрооборудование | 12 V |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-42 |
| Генератор | Г-108 М |
| Реле-регулятор | РР-24Г |
| Стартер | СТ-4 |
| Прерыватель-распределитель | Р-107 |
| Свечи зажигания | А-7,5УС |
| Размер шин | 6,00-13 |
| Снаряженная масса | 990 кг |
| Полная масса | 1330 кг |
| Дорожные просветы | 178 мм |
| Наименьший радиус поворота | 5 м |
| Подвеска передняя | независимая пружинная с поперечными рычагами, бесшкворневая, с гидравлическими амортизаторами |
| Подвеска задняя | зависимая на двух полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами |
| Рулевой механизм | глобоидальный червяк *с*двухгребневым роликом, передаточное отношение 17,0 |
| Тормоз передний/задний | барабанный |
| Сцепление | однодисковое сухое |
| Коробка передач | механическая четырехступенчатая с синхронизаторамина II, III и IV передачах |
| Двигатель | МЗМА-408 рядный карбюраторный 4-тактный 4-цилиндровый верхнеклапанный |
| Диаметр цилиндра | 76 мм |
| Ход поршня | 75 мм |
| Литраж двигателя | 1360 см³ |
| Степень сжатия | 7,5 |
| Порядок работы цилиндров двигателя | 1-3-4-2 |
| Карбюратор | К-126 |
| Максимальная мощность | 50 л. с. при 4750 об/мин |
| Максимальный крутящий момент | 9,3 кгс. м при 2750 об/мин |