**03-301 Москвич-430 «Перевозка рыбопродуктов» 4х2 3-дверный заднеприводный изотермический фургон гп 250 кг, мест 2, снаряженная вес 1.03 тн, полный вес 1.43 тн, М-407 45 лс, 105 км/час, МЗМА и Мосторгтранс г. Москва 1958-60/62 г.**



# Из истории создания

 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 на универсале и полноприводной модели. Только во втором полугодии 1958 года, разобравшись, с двигателем, производственники занялись фургоном Москвич-430, взяв за основу Москвич-423Н

 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 скомпонован кузов «Москвича-400-422», только у него перегородка и пол были деревянными, а у новой машины их, разумеется, сделали стальными, штампованными, с ребрами жесткости.

 Таким образом, фургон был освоен, когда базовый седан уже носил марку «Москвич-407»: грузовой вариант увидел свет с 45-сильным верхнеклапанным мотором. В 1958 и 1959 годах завод выпускал ровно по 707 автомобилей М-430 в год.

 Малотоннажный грузовой автомобиль Москвич-430 с кузовом фургон был предназначен для перевозки мелкопартионных грузов весом до 250 кг при одном пассажире и водителе. Кабина была отделена от грузового отсека перегородкой с небольшим окном. Автомобиль имел минимальные отличия от Москвич-423Н. Это панели задних боковых дверей (они не открывались, не имели замков и дверных ручек) и стенки боковин задка кузова. Панели те же самые, что и на 423Н, но на модели 430 они не имели окон, были глухими.

 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 спроектировали так называемую цельную боковину, который внедрили в 1961 году.

 Вскоре после освоения седана М-407 бока машины украсили молдинги, которых не было у М-402. Тонкий блестящий орнамент делал автомобиль наряднее. Грузовым «Москвичам» такой декор не полагался. Но если универсалы комплектовали молдингами по специальному заказу для экспорта, то на фургоны М-430 их не ставили никогда, как и на инвалидные седаны М-407Б. Производить Москвич-430 закончили в 1962 году, перейдя на более новую и технологичную модель Москвич-432, выпускавшееся 1962-1965 год, и использующая узлы и агрегаты Москвич-403.

# Характеристика автомобиля "Москвич" модели 430

# Общие сведенья

|  |  |
| --- | --- |
| Тип кузова | Фургон |
| Число мест (включая место водителя) и вес перевозимого груза, кг | 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 | 4357 |
| Габаритные размеры, мм:- длина-ширина- высота (в ненагруженном состоянии) | 405515401600 |
| База, мм | 2370 |
| Колея колес на плоскости дороги, мм:- передних- задних | 12201220 |
| 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 | 6 |
| Углу въезда (с полной нагрузкой):- передний- задний | 33 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 (с мая 1958 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 |
| Макс. 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 |
| Диаметр рулевого колеса, мм | 400 |
| Рулевая трапеция | Двухзвенная |

# 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 и колесные - 22 |

# 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 | СТ22 |
| Фары | ФГ22 |
| Радиоприемник | Двухдиапазонный А8-М: с 1 апреля 1960 г. - А17(или А17А) |
| Антенна | АР44 телескопическая |

# Кузов

|  |  |
| --- | --- |
| Тип и конструкция | Закрытый, цельнометаллический, несущий |
| Число дверей | 3 |
| 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 |

# Заправочные емкости, л

|  |  |
| --- | --- |
| Топливного бака | 35 |
| Системы охлаждения двигателя (с отопителем кузова) | 7,8 |
| Системы смазки двигателя | 4,3 |
| Воздушного фильтра (ванны) | 0,35 |
| Системы гидравлического привода сцепления | - |
| Картера коробки передач (с удлинителем) | 1,0 |
| Картера заднего моста | 1,37 |
| Картера рулевого механизма | 0,15 |
| Система гидравлического привода тормозов | 0,4 |

# 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 | 75+/-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 | 35-454-8 |
| 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 | 2+/-1 |