

Знакомьтесь: "МОСКВИЧ-408"



Шесть лет назад на дорогах появился малолитражный автомобиль «Москвич» модели 407, полюбившийся автомобилистам не только у нас, но и во многих странах мира. Но уже в то время, когда с конвейера сходила эта машина, конструкторы завода малолитражных автомобилей вели дальний поиск, работая над следующей моделью, в которой нашли бы свое выражение последние достижения автомобильной техники. И вот, одновременно с фотографиями в журнале, мы сможем увидеть новый «Москвич» — модели 408 — на дорогах нашей страны. Что же он собой представляет, каковы его основные отличия от предшественника?

«Москвич-408» — малолитражный легковой автомобиль с закрытым четырех-пятиместным кузовом. Так называемое пассажирское помещение расположено внутри колесной базы, багажник — в задней части кузова. Это компоновочная схема, которая остается широко распространенной в практике мирового автомобилестроения. Она дает возможность наилучшим образом распределять полный вес по осям, что в свою очередь делает автомобиль устойчивым, помогает ему хорошо «держаться дороге».

Человек, осматривающий новый автомобиль, обращает внимание прежде всего на кузов. Расскажем поэтому сначала о нем. Оговоримся: описание нового «Москвича» дается в сравнении со старым (модель 407), а ряд подробностей опущен, так как они известны по описанию переходной модели «Москвич-403».

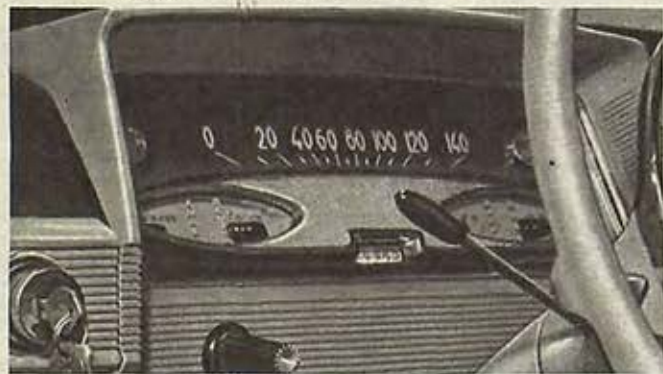
Кузов

Его габаритная ширина осталась неизменной, а ширина внутреннего помещения по всей длине несколько увеличена. Объяснение этого просто: у заднего колеса ликвидирован надкрылок и уменьшена кривизна боковины. И очень важно то, что кузов стал ниже. Это улучшает вид автомобиля.

Переднее сиденье приспособлено для индивидуальной подгонки. Спинки у него раздельные, вогнутой формы. Сиденье у нового автомобиля можно быстро и легко приспособить под удобное спальное место. Крыша и пороги кузова опущены относительно центров колес. Понижение порогов в сочетании с уменьшением диаметра колес несколько уменьшило дорожный просвет. Колесная база автомобиля увеличена на 30 мм. Колея тоже возросла: передних колес — на 18 мм, а задних — на 7 мм.

Увеличен и полезный объем багажного отделения. Это достигнуто тем, что задние крылья выполнены несъемными и не имеют задних брызговиков.

Щиток приборов нового «Москвича».



Двигатель

На новой модели установлен четырехцилиндровый четырехтактный бензиновый двигатель модели 408 рабочим объемом 1360 см³. Расположение цилиндров рядное, газораспределение — верхнеклапанное, охлаждение — жидкостное. Этот двигатель является дальнейшей модернизацией двигателя модели 407. Цель модернизации — повысить мощностные параметры, износостойкость и надежность в работе.

Каким образом увеличена мощность? Благодаря применению впускного газопровода новой конструкции, нового двухкамерного карбюратора К-126 и специального воздушного фильтра. Все это позволило получить мощность 50 л. с. и крутящий момент 9,3 кгм при степени сжатия 7,0.

Для повышения надежности и износостойкости двигателя модели 408 в нем применен коленчатый вал с увеличенными по диаметру коренными шейками. Это придает ему повышенную жесткость. Шатунные и коренные вкладыши — триметаллические. На конце коленчатого вала предусмотрен специальный сальниковый уплотнитель. Головка блока цилиндров имеет улучшенное охлаждение направляющих втулок и седел клапанов.

Впускная труба новой конструкции разделена на каналы, каждый из которых сообщается со своей смесительной камерой карбюратора и питает парногорючую смесь 1-й и 4-й, 2-й и 3-й цилиндры. Такая конструкция обеспечивает лучшее наполнение цилиндров смесью, повышает устойчивость работы двигателя на малых оборотах и создает условия для равномерного распределения рабочей смеси.

Дело не ограничилось этими конструктивными изменениями. На двигателе установлен распределитель зажигания новой конструкции. Фильтр грубой очистки масла расположен теперь вертикально, что позволяет удобно и быстро снимать его для промывки. Остальные узлы и детали двигателя модели 408 те же, что и у модели 407.

Силовая передача

По сравнению с передачей автомобиля «Москвич-407» она изменена незначительно.

Механизм сухого однодискового сцепления отличается лишь повышенным суммарным усилием нажимных пружин. Механический привод выключения сцепления заменен гидравлическим, таким же, как у модели 403 (см. «За рулем» № 4 за 1964 г.). Не имеет существенных конструктивных отличий и четырехступенчатая коробка передач.

Карданный вал, устанавливаемый на новый автомобиль, удлинен и снабжен шарнирами с улучшенными уплотнениями подшипников крестовин.

Главная передача заднего моста выполнена в виде пары конических шестерен с гипоидным зацеплением. Передаточное число главной передачи — 4,22 — соответствует размеру шин, устанавливаемых на новом «Москвиче» (6,00—13").

Подвеска

Задняя подвеска — рессорная. Листы продольных полуэллиптических рессор больше, чем у «Москвича-407», на 50 мм по общей длине и на 5 мм — по ширине. Число листов уменьшено с девяти до шести. На концах листов по опорной поверхности установлены пластмассовые прокладки, которые устраняют скрип рессор, часто возникавший у автомобиля модели 407.

Ограничители хода сжатия выполнены в виде пустотелых резиновых буферов и цельного дополнительного резинового буфера, воздействующего при прогибе рессоры на переднюю ее часть.

НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

Передняя подвеска — пружинная, независимая, с поперечными рычагами, бесшворневая, такая же, как у модели 403 (см. «За рулем» № 6 за 1964 г.).

Подмоторная рама кузова характеризуется высокой жесткостью. Лонжероны упрощены по конфигурации и представляют собой штампованный корытообразный профиль. Рама нового автомобиля, в отличие от рамы модели 407, не имеет отдельных угольников крепления лонжеронов.

Более жесткая конструкция поперечины передней подвески, рамы кузова и всей передней части автомобиля обеспечивает стабильность углов установки передних колес даже в тяжелых дорожных условиях.

Шины

У «Москвича-408» обода колес меньше диаметром, чем у его предшественников, и на них монтируются шины более широкого профиля. Это весьма прогрессивное изменение. Переход с шин 5,60—15" на шины 6,00—13" не только уменьшает высоту автомобиля, но и сокращает общий его вес, улучшает плавность хода.

Рулевой механизм

Новый «Москвич» маневренней своего предшественника, у него радиус поворота всего 5 метров вместо 6 метров у модели 407.

Конструкция рулевого механизма та же, что у модели 403 (см. «За рулем» № 6 за 1964 г.).

Рулевое колесо новой конструкции имеет две спицы и утопленную ступицу. Над ним установлено кольцо включателя звукового сигнала. На рулевой колонке смонтирован самосбрасывающийся включатель указателей поворота, который работает вместе с контрольной лампочкой, установленной на щитке приборов.

Новый механизм управления коробкой передач также смонтирован на рулевой колонке. Главной его особенностью является концентричность вала управления рулевому валу. Такая конструкция позволяет значительно уменьшить вибрации рычага переключения без применения специального гасителя колебаний, необходимого при механизме управления у модели 407.

Тормоза

Тормоза «Москвича-408» колодочные с гидравлическим приводом на все колеса. Диаметр всех рабочих цилиндров увеличен с 22 до 25 мм; тормозные барабаны имеют более глубокую выштамповку стального диска. Это позволило отказаться от специальных усилителей для него. Фрикционные накладки не приклепаны, а приклеены к колодкам, что увеличивает реальный срок службы накладок.

Для упрощения обслуживания автомобиля в эксплуатации введена автоматическая регулировка зазора в тормозах. Применение ее не только упрощает техническое обслуживание, оно по существу улучшает работу тормозов. Подвесная тормозная педаль приводит в действие поршень главного цилиндра. Детали этого узла в значительной степени взаимозаменяемы с соответствующими деталями узла гидропривода выключателя сцепления.

Электрооборудование и приборы

На новом «Москвиче» применена получившая большое распространение система электрооборудования с номинальным напряжением 12 в и с присоединением на массу отрицательных полюсов источников тока. «Москвич-408» будет выпускаться с двумя вариантами головных фар — двух- и четырехфарный.

Красиво оформленный щиток приборов, установленный на съемной панели, объединяет спидометр, амперметр, указатели уровня бензина, давления масла в двигателе и температуры охлаждающей жидкости в двигателе. Кроме того, в щиток вмонтированы контрольные лампы дальнего света фар и указателя поворота.

Помимо щитка приборов на панели установлены кнопки



Заглянем внутрь кузова.

управления, радиоприемник на полупроводниках, ящик с крышкой, пепельница, прикуриватель, замок зажигания и рычажки управления отопителем.

Отопитель расположен под панелью приборов. Основное отличие его от старого в том, что он может работать с поступлением воздуха как снаружи, так и изнутри кузова. Эффективность нового отопителя значительно выше благодаря увеличению активной поверхности теплообменника, а также шестилопастному вентилятору и приводу его от более мощного электродвигателя.

При создании нового автомобиля была проявлена большая изобретательность, что, безусловно, отразилось на его качествах.

«Москвич-408» обладает хорошей плавностью хода и управляемостью на любых дорогах, он вполне комфортабелен, очень хорошо «держит дорогу» и послушен в управлении; тормоза работают легко и действуют на всем диапазоне скоростей. Достаточно высока у нового автомобиля динамика разгона и топливная экономичность. По прочности и износостойкости узлов и агрегатов он значительно превосходит модель 407.

Большой интерес к «Москвичу-408» проявляют зарубежные специалисты. За последнее время завод посетили делегации из ГДР, Кипра, ЧССР, Финляндии, Канады и Индонезии, которые детально ознакомились с новым малолитражным автомобилем и с подготовкой его производства. Машина получила у них высокую оценку.

Хороший подарок автолюбителям сделал коллектив Московского завода малолитражных автомобилей!

Б. ЛАРИН, Л. БАРХИ,
инженеры.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Габаритные размеры, мм	
длина	4090
ширина	1550
высота под нагрузкой	1440
без нагрузки	1480
База (расстояние между осями), мм	2400
Колея на плоскости дороги, мм	
передних колес	1237
задних колес	1227
Расстояние от плоскости дороги до низших точек автомобиля (под полной нагрузкой) при статическом радиусе качения шин 290 мм, мм	
до поперечины передней подвески	178
до картера заднего моста	178
Наименьший радиус поворота по следу наружного переднего колеса, м	5
Наибольшая скорость движения с полной нагрузкой, км/час	120
Время разгона автомобиля с места до скорости 60 км/час, сек.	10
Емкость бензинового бака номинальная, л	46
Контрольный расход бензина при движении автомобиля на прямой передаче с полной нагрузкой по ровной дороге с постоянной скоростью в пределах 30—40 км/час, л/100 км	6,5
«Сухой» вес автомобиля, кг	900

Глядя на эти снимки, можно увидеть, как проходил испытания новый «Москвич».

