**03-072 Москвич-402Т 4х2 4-дверный заднеприводный седан - такси, мест 4, вес: снаряженный вес 0.98 т, полный 1.28 т, М-402 35 лс, 105 км/час, МЗМА г. Москва, 1956-58 г.**

**Изготовитель**: Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА).

Переименования завода в советские времен.

С 1930 по 1939 год — Московский автосборочный завод имени КИМ (Коммунистический Интернационал Молодёжи)”. С 1 августа 1933 года автосборочный завод имени КИМ стал филиалом Горьковского автомобильного завода. В феврале 1939 года автосборочный завод имени КИМ выведен из состава  Горьковского автомобильного завода.

С 1939 года до Великой Отечественной войны — Московский автомобильный завод имени КИМ.

С 1941 по 1945 год — Московский завод автозапчастей.

С 1945 по 1968 год — Московский завод малолитражных автомобилей (ЗМА или МЗМА).

С 1968 по 1993 год — Ордена Октябрьской революции и Ордена Трудового Красного Знамени (с 1966 г.) Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК).

*Компиляция по материалам уважаемого С. В. Ионеса.*

В первые годы после войны в Москве катастрофически не хватало автомобилей-такси. Летом 1945 года были сняты с консервации машины ЗиС-101. На линию эти лимузины вышли как маршрутные такси. С 1947 года в возрожденные таксопарки стали поступать крупные партии автомобилей «Победа». Тогда же, к 800-летию Москвы парк такси пополнился новыми лимузинами ЗиС-110. Часть их тоже направили в маршрутное такси. Вскоре организовали междугородные маршруты. Самый дальний Москва–Симферополь. А часть ЗиСов использовали в Москве в качестве обычных такси. Большим спросом у пассажиров эти машины не пользовались, так как тариф у них был выше, чем у «Побед». В 1951 году в такси появился ЗИМ, он же ГАЗ-12. Постепенно ЗиМы начали вытеснять ЗиСы с городских и междугородных маршрутов, работали они и как простые такси. Последний ЗИС-110 списали из таксопарка в 1958 году, примерно тогда же заметно увеличилось количество таксомоторов ЗИМ. Согласно очередному «демократическому» указу эпохи «оттепели», сократили количество персональных автомобилей. Немало министерских ЗиМов передали в таксопарки, где они дожили до середины 1960-х голов.

В конце 1956 года в такси в небольших количествах стали поступать и Москвичи-402, в отличие от прежней модели, годившиеся в таксомоторы. Его салон был гораздо просторней и комфортабельней, чем у предыдущих моделей, в нем вполне могли разместиться пять человек. Передние сиденья регулировались, их спинки можно было откинуть назад. Автомобиль Москвич для такси в специальной модификации 402Т разработан в августе 1956 года, ведущий конструктор - Евсей Маркович Ютт. Автомобиль имел ряд особенностей такси - оригинальную приборную панель, наличие привода таксометра, изменённую схему электрооборудования.

Салон автомобилей Москвич-402Т рассчитывался на повышенную эксплуатацию и имел обивку кузова полностью из дерматина. Таксометр ТА-49 стоял на приборной панели, а в верхнем правом углу у лобового стекла красовался зелёный сигнальный фонарь. Главным недостатком 402-й модели был слабый нижнеклапанный мотор, конструкция которого восходила еще к середине 1930-х.

С 1958 года его сменил «Мockвич-407», главное отличие которого - новый верхнеклапанный мотор мощностью 45 л.c. Кузов по поясу украшала непрерывная шахматная линия вдоль обеих дверей и заднего крыла. Сами шашки изменили в 1958 году. Новый вариант – два блока шашек на передних дверях и буква «Т» в круге между ними.

«Москвичи», подобно довоенным таксомоторам были разноцветными, только с шашками. Водители относились к ним не слишком восторженно. Волги были не только просторней и резвее, но и прочнее и надежнее.

На рубеже 1950–1960 годов в парках работало немало машин «Москвич-402» и «Москвич-407». Тариф у них был ниже, чем у «Волг». В 1965 году в такси испытывали новый «Москвич-408», в 1970 – «Москвич-412». А в 1986–1989 годах в такси работало большое количество машин «Москвич-2140». В 1990-х в руки новых таксомоторных компаний попал и «Москвич-2141».

**Москвич-402**

К началу 50-х. годов Москвич-400-420 устарел окончательно. Не прекращая модернизировать существующую конструкцию, заводские специалисты стали задумываться над совершенно новой моделью малолитражного легкового автомобиля. Для ее создания инженерный коллектив ЗМА был усилен специалистами ГАЗа, ЗиСа и Московского мотоциклетного завода. Этим поддержка не ограничилась. Так, штамповую оснастку и кузова для первых семи опытных экземпляров изготавливали на ГАЗе, где существовало налаженное производство штампов. Первые образцы были готовы в 1951 году.

Руководил работой главный конструктор МЗМА Александр Федорович Андронов. Нужно было спроектировать принципиально новую модель, в которой от прежней, правда в модернизированном виде, сохранялись двигатель, коробка передач, и редуктор заднего моста. На пути к серийному производству новая модель МЗМА довольно существенно эволюционировала внешне. Несущий кузов нового автомобиля Москвич-402 представлял собой жесткую пространственную ферму, сваренную как одно целое из нескольких крупных узлов-подсборок. Большинство деталей кузова изготовлено в виде штамповок из листовой малоуглеродистой стали. Кузов имеет четыре двери, навешенные на передних скрытых петлях, капот аллигаторного типа со скрытыми петлями и крышку багажника с наружными хромированными петлями, открывающуюся из салона автомобиля. Автомобиль с гнутыми ветровым и задним стеклами соответствовал моде своего времени. Передние сидения имели продольную регулировку, их спинки могли откидываться назад до подушек заднего сидения, превращая салон в спальное место на две персоны. Салон машины был оборудован отопителем, радиоприемником, перчаточным ящиком и пепельницей. Двигатель для нового автомобиля был разработан на базе серийного мотора модели 401. Повышение мощностных и экономических показателей двигателя было достигнуто в результате увеличения рабочего объема цилиндров, повышения степени сжатия, улучшения коэффициента наполнения путем конструктивного изменения впускного тракта и применения распределителя зажигания с вакуум-регулятором. Были усовершенствованы системы смазки, питания и охлаждения.

На машину было установлено 12-вольтовое электрооборудование вместо 6-вольтового. Коробка передач имела много общего с коробкой предыдущей модели. С целью уменьшения вибраций карданного вала, его длина была укорочена. Поэтому между коробкой передач и новым карданным валом был поставлен удлинитель из алюминиевого сплава, который крепился к коробке пятью болтами. Переключение передач было вынесено на рулевую колонку. Передняя подвеска имела новую бесшкворневую конструкцию. Каждый шкворень в такой подвеске заменен верхним и нижним шарнирами, соединяющими поворотную стойку с рычагами подвески. Впервые в отечественной промышленности на автомобиль были установлены телескопические амортизаторы. На МЗМА был принят безостановочный метод перехода на новую модель, как наиболее экономичный, хотя и самый трудный. Этот метод, ранее применяемый на ЗиЛе, был на МЗМА коренным образом усовершенствован по части технологии и организации производства. Детали автомобиля и технологические процессы их обработки проектировались почти одновременно. 20 апреля 1956 года с главного конвейера сошел последний автомобиль старой модели Москвич-401 № 212654, а за ним - первый автомобиль новой модели Москвич-402 № 212655. Автомобиль «Москвич-402» выпускался до мая 1958 года. Всего было выпущено 87658 машин. По другим данным последний автомобиль модели 402 сошел с конвейера в июле 1958 года, и всего их было выпущено 94080 штук, в том числе 18019 поставлено на экспорт.

**Модификации**

**Москвич-402 Б** Модификация, предназначенная для инвалидов лишенных нижних конечностей. По сути тот же самый 402-й переоборудованный на ручное управление.

**Москвич-402 Т** Такси на базе 402-го Москвича, отличался наличием опознавательных знаков «шашечек» на кузове автомобиля и таксометром.

**Москвич-402 М** Медицинский автомобиль. Отличительной особенностью было наличие опознавательных знаков в виде красного креста в белом круге, расположенных на лобовом и заднем стекле, а так же на задних пассажирских стеклах дверей.

**Москвич-410** Полноводный автомобиль, повышенной проходимости с усиленным кузовом, построенный на базе автомобиля Москвич-402. Помимо вышесказанного отличался рулевым механизмом от [«Победы»](http://russoauto.ru/auto/gaz/gaz-m20-pobeda), двухступенчатой раздаткой с ручным включением. Передняя подвеска была зависимой с гидравлическими амортизаторами рычажного типа, которые лучше переносили грязь.

**Москвич-423** Первый отечественный серийный универсал. Выпускался с 1957 по 1958 годы. Особенность автомобиля-дверь багажного отделения, которая открывалась не вверх, а в сторону. Существовал прототип трех, а не с пятидверным кузовом **Москвич-402-429**.

**Москвич-428**, возможно 402-428, грузовая модификация с кузовом аналогичным 3-дверному универсалу Москвич-402-429.

## Технические характеристики

|  |  |
| --- | --- |
| Колесная формула | 4х2 |
| Количество мест | 4 |
| Габариты, мм: длина ширина высота | 4055х1540х1560 |
| Колесная база | 2370 |
| Клиренс | 200 |
| Колея передняя и задняя, мм | 1220 |
| Снаряженная масса, кг | 980 |
| Двигатель | |
| Модель | М-402 |
| Тип | Бензиновый |
| Количество цилиндров | 4 |
| Объем, см3 | 1220 |
| Мощность, л.с. | 35 |
| Коробка передач | Механическая, 3-ступенчатая |
| Тормоза | |
| Передние Задние | Барабанные |
| Максимальная скорость, км/ч | 105 |
|  | |
| Расход топлива, л/100км: город/трасса | 11/7 |
| Объем топливного бака, л | 35 |