**03-115 Москвич-400-422 или 401-422 4х2 3-дверный грузовой заднеприводный автомобиль грузоподъемностью 200 кг с кузовом фургон емкостью 0.85 м3, мест 2, вес: без нагрузки 0.86 т, полный 1.21 т, МЗМА-400 или 401 23/26 лс, 80 км/час, 11129 экз., МЗМА, з-д №2 ХОЗУ МВД СССР г. Москва 1948-54-56 г**. **в.**



*Из статьи С. Ионеса «Русский «вуди» Москвич-422» на gruzovikpress.ru. Спасибо уважаемому автору за его труды!*

Автомобильные историки спорят о том, как появился первый «Москвич». Одни утверждают, что с завода Opel в качестве трофея вывезли почти весь комплект необходимого оборудования. Другие доказывают, что станки и штампы из Германии не привозили, их изготовили советские заводы. Есть и компромиссная версия: к концу войны руководители завода «КИМ» получили указание выпустить автомобиль, аналогичный модели Opel Kadett. Часть заводского оборудования действительно вывезли в качестве трофеев. А вот кузовные штампы найти не удалось. Командированные из Москвы работники завода поручили разработку технической документации и изготовление оснастки немецким специалистам-автомобилестроителям, сидевшим без дела на территории советской оккупационной зоны. Немецкие инженеры по советскому заказу разработали всю документацию, а заводы в Эйзенахе и Хемнице изготовили кузовные штампы и прототипы будущего «Москвича» с различными типами кузова. Из предложенных модификаций советская сторона выбрала 4-дверный седан, кабриолет и грузовой фургон с деревянными наружными панелями.

Без сомнения, создатели «деревянного» «Москвича» были хорошо знакомы с зарубежными «вуди» 1930–1940 годов. Такие кузова были популярны прежде всего в США. Их выпускали также в Англии, Италии и других европейских странах. Из дерева строили седаны, кабриолеты, купе, но чаще – универсалы и фургоны. Тогда считали, что содержать штат квалифицированных плотников проще и дешевле, чем изготавливать комплекты штампов для разных кузовных модификаций. При небольших объемах производства универсалов, фургонов и спортивных машин такой подход был оправдан.

В СССР конца 1940-х стального проката с высокими штампующими характеристиками не хватало, изготовление штампов считалось очень сложной задачей, зато дешевой древесины и людей, владевших профессией плотника, было в избытке. Из дерева делали платформы бортовых грузовиков, кабины ЗИС-5В, МАЗ-200, ранних ГАЗ-51, каркасы кузовов автобусов и фургонов.

На фоне современных пикапов ИЖ и ВИС «Москвич-422» кажется миниатюрным. В кузов «деревянного» фургона поместится меньше поклажи, чем в ВАЗ-2104 со сложенным задним сиденьем. Однако в 1940-х в Европе выпускали маленькие фургончики с мотоциклетными моторами, часто трехколесные. На их фоне «Москвич» с четырехцилиндровым 26-сильным двигателем и агрегатами «нормального» автомобиля выглядит солидно. По всем параметрам он на голову выше грузовых мотороллеров, выпускавшихся в СССР в 1960–1970-х.

По канонам «вуди» у этой машины капот и крылья, окрашенные как обычное автомобильное кузовное железо, выделяются на фоне боковых панелей цвета натурального дерева. Новенькие полированные деревянные детали необычайно красивы. Детали каркаса – светлые, из березы. Листы обшивки – темно-коричневые. Каждый из них набран из тонких листов фанеры, пропитанных и склеенных между собой бакелитовым лаком. Брусья каркаса выступают не только с наружной, но и с внутренней стороны панелей боковин и задних дверей. Кое-где видны блестящие шляпки мебельных болтов. С внутренней стороны боковин немало стальных пластин и уголков, скрепляющих между собой брусья каркаса. На первый взгляд самым сложным элементом кажется «двойной» горизонтальный подоконный брус. Впрочем, серийное изготовление всех гнутых и имеющих сложную форму деревянных деталей такого кузова по силам мебельной фабрике: диваны, шкафы и стулья бывают собраны из деталей не менее сложной формы.

Интересно сделан потолок. В салоне видно множество длинных тонких продольных реек, на которые натянута обивка крыши. С ее тыльной стороны, между рейками и дерматиновой наружной обшивкой, проложена светлая ткань, похожая на тонкое байковое одеяло. Такой тканью в 1950-х обивали потолки «Москвичей», «Побед», ЗиМов, первых выпусков «Волги» и «Запорожца».

Грузовой отсек ограничен панелью пола и перегородкой. Оба, конечно же, деревянные. Пол настелен довольно высоко, выше солидного «горба» над задним мостом. Поэтому между деревянным полом и стальным днищем машины остается место для запасного колеса и множества мелких предметов. Возле перегородки в деревянном полу сделан лючок, под которым еще один «потайной» отсек.

Перегородка не полностью отделяет груз от кабины, она немного выше спинки сиденья. Несъемная часть стальной перегородки примерно такой же высоты осталась и на последующих моделях фургонов «Москвич». Пол кузова унифицирован с легковой машиной, и, откинув вперед спинку сиденья, видишь, что перегородка установлена на том месте, где у седана передний край подушки заднего дивана. За спинкой переднего сиденья, где у легковой машины пространство для ног пассажиров, сидящих сзади, у фургона легко разместится канистра, ящик с инструментом, стоящее вертикально запасное колесо. Вместо автомобильных принадлежностей, туда же можно положить личные вещи: чемоданчик, портфель, несколько сумок. У Иж-2715 за спинками сидений точно такой же «отсек». Под водительским сиденьем в «Москвиче» первого поколения в полу кузова сделано углубление – корытце для мелких предметов.

В старом заводском альбоме были описаны две модификации автомобиля. Первая изображена на снимках: остекленные створки багажной двери, «половинка» перегородки, запасное колесо сзади под полом. У второго варианта перегородка была до потолка, створки задней двери «слепые», с фанерными панелями вместо стекол, запасное колесо за правой спинкой сиденья. Эта модификация предназначалась для перевозки скоропортящихся продуктов и медикаментов.

В кабине фургончика мало отличий от базовой легковушки. Только вместо тканевой обивки – дерматин на сиденье и лакированные «мебельные» обшивки дверей. Реставраторы автомобиля сделали обивку сиденья из того же отрезка дерматина, что и крышу. На сохранившихся «Москвичах» встречается заводская обивка сиденья из искусственной кожи совсем другого фасона. Возможно, разные партии фургонов имели разную обивку сиденья.

В отличие от грузовиков тех лет на «легковом» фургоне сиденье регулируется в продольном направлении. Никаких регулировочных механизмов, как на современных машинах, нет. Надо отвернуть две большие барашковые гайки справа и слева, переставить весь диван вперед или назад, поймав шпильками «ближнее» или «дальнее» отверстия в трубчатом каркасе дивана. Это не так трудно, как кажется, сиденье можно переставить быстро и без помощника.

Управление фургончиком ничем не отличается от управления седаном. Большой руль, напольные педали точно такие же, так же расположены посередине панели два больших круглых прибора. Педаль «газа» и шток стартера расположены так, что при пуске двигателя их удобно нажимать вместе. Хотя ручка включения фар находится прямо перед пассажиром, тянуть к ней руку с руля не дальше, чем в других машинах. Три передачи включаются рычагом на руле по той же схеме, как на ГАЗ-20 и ГАЗ-21.

Под старинными распашными створками капота нет никаких отличий от легкового «401-го». Низко опущен небольшой по размеру нижнеклапанный двигатель. В глубине – водяной насос, «бочонок» стартера с рычагом включателя и главный тормозной цилиндр с большим бачком. Сверху масляный фильтр, генератор, трамблер и маленький однокамерный карбюратор. Ремень вентилятора мощный, как у грузовика, а у крыльчатки всего две лопасти. Высокий толстый радиатор надежно защищает двигатель от перегрева. На покатом моторном щите – площадка для аккумулятора, привод ручного тормоза и «дворников», катушка зажигания, реле-регулятор. Доступ к любому узлу ничем не затруднен. Обслуживать коробку передач можно из салона: фрагмент тоннеля пола над ней легко снимается.

Да, «паспортная» максимальная скорость 90 км/ч – не предел, при желании машину с неизношенным двигателем можно разогнать до 100…120 км/ч. Но ездить на «422-м» хочется неторопливо, в темпе, в каком лет 20…30 назад пенсионеры на «401-х» возили на загородные шесть соток доски и рассаду.

Выпуск грузового варианта «Москвича» освоили в 1948-м, года на полтора позднее седана. Фургон производили дольше, чем легковую машину. Если базовый «Москвич-401» сняли с производства в апреле 1956-го, то «422-й» выпускали до декабря. У поздних машин двигатель был от «Москвича-402», тоже нижнеклапанный, но увеличенного литража, с иным расположением помпы и генератора.

Говорят, автомобиль был недолговечным. Возможно, со временем нарушалась геометрия дверных проемов, теряли внешний «лоск» деревянные детали и дерматиновая обивка крыши. В щели задувал ветер, попадала пыль и сочилась влага, но машина оставалась «на ходу»: ресурс агрегатов шасси у «Москвича» немалый, запчасти доступны, ремонт деревянного кузова был дешев. Существовала инструкция по замене отдельных деталей деревянного каркаса. В Подмосковье и регионах «деревянные» «Москвичи» встречались даже в 1970-е. Иногда такие машины попадали в частные руки, и их переделывали в пассажирские. Случалось, что деревянные боковины обшивали снаружи листовым металлом.

**Основные модификации Москвич-400, 401**

**Москвич-400-420**, 4-дверный седан. 1947—1954 г.  
**Москвич-400-422**, шасси и фургон с деревянным каркасом кузова, 1948—1954 г.  
**Москвич-400-420А**, кабриолет - 4-дверный 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), 1954-04.1956 г.

**Москвич-401-420Б** модернизированная инвалидная модификация седана, 1954-1956 г.  
**Москвич-401-422**, шасси и фургон с деревянным каркасом кузова, 1954-12.1956 г.

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

**Характеристики автомобиля Москвича 400 и 401**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Модель** | **Москвич-400-420** | **Москвич-401-420** |
| Год производства | 1947-1953 г | 1954-1956 г |
| Кузов | Цельнометаллический 4-дверный седан несущего типа | |
| Количество мест | 4, включая водительское | |
| Габариты (д/ш/в) | 3855/1400/1555 мм | |
| Колесная база | 2340 мм | |
| Колея (передняя/задняя) | 1105/1170 мм | |
| Дорожный просвет | 200 мм | |
| Масса (полная/снаряженная) | 1145/845 кг | 1155/855 кг |
| Двигатель | 4-тактный цилиндровый АЗЛК (МЗМА)-400 | 4-тактный цилиндровый АЗЛК (МЗМА)-401 |
| Мощность | 23 л.с (при 3600 об/мин) | 26 л.с (при 4000 об/мин) |
| Максимальная скорость | 90 км/час | |
| Расположение двигателя | Продольное, переднее | |
| Объем двигателя | 1074 см. куб. | |
| Цилиндры | R4/2, отлиты в один блок из чугуна с верхней частью картера. | |
| Расположение и диаметр цилиндров | Рядное, вертикальное, 67.5 мм | |