**03-111 Изотермический автофургон гастронома ГУМ на шасси Москвич-400-420К или 401-420К 4х2 для доставки продуктов на дом, грузоподъемность до 200 кг, кузов: объем в пределах 1.5 м3, площадь пола 1.6 м2, мест 2, дверей 2 и 1 распашная сзади кузова, полный вес до 1.2 т, МЗМА-400 или 401 23/26 лс, 80 км/час, производитель не определен, 1948-56 г. в.**

******

*Из статьи Н. Маркова «Как выглядели первые грузовые «каблучки» марки «Москвич» на канале МАШИНА dzen.ru, 12 января 2022*. Николаю Сергеевичу почет, уважение и благодарность за труды праведные на благо просвещения! Поразительное сочетание профессионализма, таланта исследователя и мастерства изложения! Настоящий подвиг на фоне жирующих на государственных дотациях деятелей культуры от «высокого искусства».

С основной моделью *(имеется ввиду фургон «Москвич-400-422»)* разобрались – теперь можно поговорить и о модификациях. Первой среди них нужно упомянуть про так называемое коммерческое шасси «Москвич» модели 400-420К, созданное для нужд сторонних кузовных мастерских из других министерств. Выглядели эти шасси почти так же, как самоходные полуфабрикаты для собственных фургонов, только имели дополнительно стандартные металлические передние двери (заводскому фургону они ведь не требовались). Документация на коммерческих шасси была оформлена на МЗМА в 1948 году, тогда же были изготовлены две опытно-промышленные партии в количестве 135 штук (в июле-августе и в декабре). Ритмичный выпуск шасси начался с февраля 1949 года и продлился до марта 1956-го (хотя позже, в июле-августе, завод отправил в сбыт еще 20 шасси – подозреваю, что просто оставшихся невостребованными для собственных фургонов).

Основными потребителями коммерческих шасси стали три завода. Московский авторефрижераторный завод Министерства мясной и молочной промышленности СССР (Спартаковская площадь, д.12) выпускал изотермические фургоны, Московский кузовной завод Главхлеба Министерства пищевой промышленности СССР (1-ый Тульский переулок, д.4) – универсальные фургоны общего назначения. А какие фургоны в Горьком строил Автокузовной завод Министерства торговли СССР (он же с 1951 года – Горьковский завод холодильного оборудования, будущий ГЗСА) – я даже не знаю. Случайных уличных фотографий таких машин, построенных на коммерческих шасси, уйма. Но отнести их к тому или иному производителю можно лишь по косвенным признакам. При этом совершенно не ясно, как выглядели горьковские фургоны (и не исключено, что они являлись копиями московских).

Некоторую конкретику относительно "минпищепромовских" фургонов вносит заметка в журнале "Автомобиль" за 1949 год, где приведена габаритная схема такой машины, некоторые ее характеристики, а сам тип фургона указан как "универсальный". Ниже приведена табличка с характеристиками из указанной заметки. Что касается статистики их производства, то первые 62 фургона на кузовном заводе Главхлеба собрали в 1949 году. При этом министерство утвердило на них заниженные цены, и завод от выпуска этой партии получил 11000 рублей убытка. В дальнейшем выпуск "минпищепромовских" фургонов сильно колебался по годам: 1950 - 50 шт., 1951 - 2 шт., 1952 - 32 шт., 1953 - 66 шт., 1954 - 103 шт., 1955 - 51 шт. А цифр по 1956 году у нас нет.

Есть большое подозрение, что на Московском кузовном заводе Главхлеба позднее тоже начали оснащать свои фургоны термоизоляцией. На эту мысль наталкивает одно известное фото с фургоном, соответствующим по внешнему виду схеме из журнала. Да и название министерства, прекрасно читаемое на двери, не оставляет сомнений в принадлежности машины. Но на кузове у нее нанесена надпись "Свежезамороженные овощи и фрукты", которые необходимо перевозить если уж не в авторефрижераторе, то по крайней мере в изотермическом кузове...

Теперь об изотермических фургонах Московского авторефрижераторного завода Министерства мясной и молочной промышленности СССР, которые несли собственный индекс П-369. Их выпуск начался со сборки 50 экземпляров в 1948 году, причем известно, что фургоны из этой партии предназначались для перевозки мороженого. В 1949 году на рерижераторном заводе построили уже 244 фургона, 1 опытный пикап и еще один некий "Москвич", названный в документах "автобусом". Видимо, это была грузопассажирская машина, выполненная по концепции ИЖ-27156. Известно, что в 1949 году конструкция фургона подверглась глубокой модернизации, но в чем она заключалась - не уточняется. Изучение же журнальной таблички с характеристиками не оставляет сомнений, что П-369 представляли собой "каблучки" - фургоны, у которых крыша грузового отделения была поднята выше крыши кабины. Вот только решительно нельзя понять: это журнальное описание относится к первоначальному варианту П-369 или уже к модернизированному?

Да и нельзя исключать, что документация на модернизированный кузов "каблука" Московского рефрижераторного завода позднее не могла оказаться и на двух других предприятиях... В общем, эта тема еще ждет своих исследователей, хотя у меня пока нет ясности, каким образом ее исследовать дальше: в архивных делах всех трех заводов фотографий продукции за конец 1940-х и начало 1950-х годов нет.

Но вернемся дальше к известным фактам. Что происходило на Московском рефрижераторном заводе в 1950 году, неизвестно: соответствующее дело в архиве утрачено. В 1951-м изотермических фургонов на шасси "Москвич" там построили 99 штук, причем в двух модификациях (старый и новый варианты, видимо). Также в деле указано о разработке и изготовлении опытного образца с кузовом типа "пикап". Далее выпуск варьировался следующим образом: 1952 - 184 шт. + 17 необлицованных каркасов кузова + прицеп с кузовом от "Москвича" (который наверняка тоже прицепили к фургону П-369), 1953 - 221 шт., 1954 - 15 шт., 1955 - 3 шт., 1956 - 6 шт. Отмечу, что объем кузова П-369 составлял 1,6 кубометра, а грузоподъемность - 150 кг без учета веса экипажа.

Теперь о продукции Автокузовного завода в Горьком. Первые фургоны на базе «Москвича» там начали делать в 1949 году, причем дело сразу поставили на широкую ногу, собрав 451 штуку. На следующий год собрали 150 машин и на этом производство прекратили. А в 1953-1954 гг., когда завод уже сменил название на «холодильного оборудования», там снова вернулись к теме «Москвичей» и собрали еще 114 шт. Причем в строке за 1954 год значится «30 шт. + 23 шт. разных». Как это трактовать, и что имеется в виду под «23 разными» – не знаю, подробностей нет.

Относительно коммерческих шасси модели «400-420К» остается добавить, что всего их сделали более 2,6 тыс. штук, а потребителям они уходили по цене 7200 рублей (комплектный фургон 400-422 стоил в то время 11 тысяч рублей).

**Основные модификации Москвич-400, 401**

**Москвич-400-420**, четырёхдверный седан. 1947—1954 г.  
**Москвич-400-422**, шасси и фургон с деревянным каркасом кузова, 1948—1954 г.  
**Москвич-400-420А**, кабриолет - четырёхдверный 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—1956 г.

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Технические характеристики Москвич-400-420/401-420** | |
| Кузов | четырехдверный седан |
| Количество дверей | 4 |
| Количество мест | 4 |
| Длина Ширина Высота, мм | 3855х1400х1555 |
| Колесная база, мм | 2340 |
| Колея передняя, мм | 1105 |
| Колея задняя, мм | 1170 |
| Дорожный просвет | 190 мм |
| Расположение двигателя | спереди продольно |
| Тип двигателя | 4-цилиндровый бензиновый карбюраторный 4-тактный |
| Объем двигателя | 1100 см3 |
| Мощность | 23/26 л. с. при об/мин 3600 |
| Крутящий момент | 54/2000 Н\*м при об/мин |
| Клапанов на цилиндр | 2 |
| Коробка передач | трехступенчатая |
| Подвеска передняя: независимая, рычажная, на двух винтовых наклонных цилиндрических пружинах с качанием рычагов колес в продольной плоскости | |
| Подвеска задняя: на двух продольных листовых полуэллиптических рессорах | |
| Амортизаторы | гидравлические поршневые одностороннего действия |
| Тормоза передние/задние | гидравлические барабанные |
| Расход топлива | 8 л/100 км |
| макс. скорость | 90 км/час |
| тип привода | задний |
| снаряженная масса | 850 кг |