**9 сообщений**

|  |  |
| --- | --- |
|  | [**Сергей Круткин**](https://vk.com/id98779286)  Нигде в интернете не нашёл нормального списка различий данных Москвичей по моделям и годам выпуска и решил создать собственную тему.Сам являюсь счастливым обладателем Москвича 400 или 401, пока что не разобрался ещё, Москвича-410 и большого количества старых мотоциклов. К технике отношусь очень трепетно, люблю поковыряться всегда) Итак, начнём.По данным интернета, с 1946 по 54 год выпускался автомобиль Москвич-400, В 54 его немного модернизировали, и индекс поменялся на 401, данный же экземпляр выпускался до 56 года. Теперь немного данных из имеющегося у меня экземпляра какой-то старой книги по автомобилям, обложка, к сожалению, не сохранилась.  1."Коленчатый вал двигателей выпуска до августа 1949 года имел разные диаметры коренных шеек и устанавливался на бронзовых вкладышах.В последующих выпусках двигателей все шейки коленчатого вала одинакового диаметра.Вкладыши применяются стальные."  2."В 1952 году в конструкцию двигателя был внесен ряд усовершенствований, повышающих его качество.В верхнюю часть цилиндров двигателя запрессовывают сухие короткие гильзы из легированного чугуна и применяют хромирование верхнего компрессионного кольца, что значительно повышает износоустойчивость двигателя.Внедрена в производство новая головка с улучшенной формой камеры сгорания,вследствие чего степень сжатия повысилась до 6,2 против 5,8. Применен новый распредвал с измененными фазами газораспределения и улучшенным профилем кулачков, обеспечивающим более бесшумную работу механизма.Улучшена конструкция впускного трубопровода.Все внесенные изменения способствуют повышению мощности примерно до 26 л.с."  3."С 1952 года на двигателе автомобиля Москвич установлен водяной насос усовершенствованной конструкции, обеспечивающий большую надежность и больший срок его работы.Валик насоса установлен в кронштейне крышки корпуса насоса на двух шарикоподшипниках, смазка к которым подаётся через маслёнку.Подшипники снабжены сальниками." В помпе старой конструкции были втулки.  4."В 1952 году конструкция масляного фильтра была изменена и размеры его значительно увеличены.На автомобилях выпуска до июля 1949 года фильтр тонкой очистки не устанавливался.Емкость системы смазки без фильтра равна 2, 7 литра."  5."С августа 1950 года карбюратор К-24 снят с производства и взамен его устанавливается карбюратор К-25 измененной конструкции с другим способом компенсации смеси.В карбюраторах выпуска с 1 июня 1951 года нет отверстия, через которое поступает в распылитель воздух."  6."На автомобилях Москвич до августа 1952 года ставили трёхщёточный вентилируемый генератор Г-28.Обмотка возбуждения на нем соединена на массу через предохранитель, который установлен в пробке, ввернутой в заднюю крышку корпуса.На автомобилях более поздних выпускоВ ставят двухщёточный генератор Г-29.И реле РР-29  7."Коробка передач с рычагом переключения, расположенным непосредственно на крышке коробки, применялась на автомобилях Москвич до мая 1951 года.С мая 1951 года устанавливается новая коробка передач, имеющая синхронизатор инерционного типа для безударного включения второй и третьей передач.Рычаг переключения расположен на рулевой колонке."  8."В 1952 году внедрен в производство новый задний мост с усиленными подшипниками.Размеры всех подшипников увеличены, что обеспечивает больший срок службы заднего моста.Шариковый подшипник заднего конца вала малой конической шестерни заменен роликовым цилиндрическим подшипником.Концы полуосей устанавливают в полуосевых рукавах на однорядных шарикоподшипниках вместо двухрядных.  Мне нравится**1**  [13 апр 2014 в 21:34](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=563)|Это спам|Ответить |
| [https://pp.vk.me/c310229/v310229416/9e7b/IBCf85F4G6Y.jpg](https://vk.com/id100538416) | [**Иван Мосин**](https://vk.com/id100538416)  Это все что ты нашел?)  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:15](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=564)|Это спам|Ответить |

|  |  |
| --- | --- |
| [https://pp.vk.me/c619628/v619628286/1d345/xyRA29vlK28.jpg](https://vk.com/id98779286) | [**Сергей Круткин**](https://vk.com/id98779286)  [Иван](https://vk.com/id100538416), это всё, что было в моей книжке, данную информацию я считаю достоверной)добавляй, если у тебя что-то есть  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:28](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=565)|Это спам|Ответить |
| [https://pp.vk.me/c310229/v310229416/9e7b/IBCf85F4G6Y.jpg](https://vk.com/id100538416) | [**Иван Мосин**](https://vk.com/id100538416)  с 1946 по июнь 1947 комплектовались немецкими стартерами BOSCH, вывезенными с завода OPEL. Затем их производство освоил АТЭ-1 (Москва), выпускавший до 01.08.49 г. стартеры СТ28, а затем, до декабря 1956 - СТ28Б c 1946 г. комплектовался двухдиффузорным карбюратором К-24, повторявшим немецкий аналог, скопированный в свою очередь с американского карбюратора "картер" W-0-5395. до января 1948 - на левом кронштейне переднего бампера крепился звуковой сигнал до января 1948 - комбинация приборов черного цвета КП8 до 01.08.49 - комбинация приборов желтого цвета СП18а, СП18б и КП8 (отличалась от последующих верхнем расположением одометра с 02.10.50 по декабрь 1956 - комбинация приборов белого цвета СП18В и КП8 до 1949 - перчаточные ящики оставались открытыми, появившиеся затем крышки были гладкими, но 2.10.52 г. оформление переднего щитка изменилось, появились молдинги на крышках, новые накладки между спидометром и комбинацией приборов c 01.08.1950 г. карбюратор К25, в июле 1952 года сменил К25А. До перехода на 402-е моторы, прямо на карбюраторы надевались сетчатые фильтры. Более современные инерционно-масляные фильтры ставились на крыло. Задние мосты 400 и 401 модели внешне почти одинаковы, однако в 1950 году были увеличены размеры подшипников полуосей; появились сапуны, предотвращавшие течь масла через сальники при нагреве моста при работе; изменилось расстояние от фланца крепления редуктора до гнезд подшипников дифференциала. до июля 1951 года КПП имела напольное управление, затем, в целях улучшения эргономики, ее рычаг перевели под рулевое колесо, связав с коробкой системой валов, менявшейся в январе 1954 г, и тяг. июль 1951 - ножка заднего фонаря значительно укоротилась до 1952 - трехщеточный генератор Г28 и реле ЦБ4118 или РС28 июле 1952 года - рычаг ручного тормоза перекочевал с пола под торпедо, для чего возле стойки левой передней двери добавили кронштейн с января 1954 - руль получил железные спицы, обод из пластмассы синего, коричневого, белого или серого цветов и кнопку сигнала того же цвета  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:31](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=566)|Это спам|Ответить |

|  |  |
| --- | --- |
| [https://pp.vk.me/c310229/v310229416/9e7b/IBCf85F4G6Y.jpg](https://vk.com/id100538416) | [**Иван Мосин**](https://vk.com/id100538416)  По № двигателя или кузова или шасси ...  Новый распределительный вал (устанавливается на двигатели с № 5287395\*) имеет кулачки с улучшенной формой профиля, обеспечивающей расширенные фазы газораспределения и, кроме того, снижающей шумность работы клапанного механизма. Новая чугунная головка блока цилиндров (устанавливается на двигатели с № 5295689) имеет большее проходное сечение для поступления рабочей смеси, меньшие пути горения смеси и повышенную, степень сжатия. Выбранная форма камеры сгорания обеспечивает бездетонационную работу двигателя. Повышение износостойкости цилиндро-прршневой группы деталей двигателя за счет применения коротких гильз из специального антикоррозионного чугуна, запрессовываемых в блок цилиндров (с двигателя № 5291728), и применения пористого хромирования верхних компрессионных поршневых колец (устанавливаемых на двигатели с № 5291285). Изменение крепления выхлопной системы двигателя за счет введения дополнительной эластичной подвески глушителя к основанию кузова (на автомобилях, имеющих шасси с № 52207 - "седан" и с № 16644 - "кабриолет"). Применение нового водяного насоса системы охлаждения двигателя с измененной конструкцией подшипников и уплотнения валика крыльчатки (устанавливается на двигателях с № 5184457). Применение нового маслоприемника маслонасоса двигателя (устанавливается на двигателях с № 5290289). Применение нового прерывателя-распределителя типа Р-34 (устанавливается на двигателях с № 5291530), отличающегося малыми габаритными размерами и весом. Применение нового шунтового генератора типа Г-29 повышенной мощности, работающего совместно с реле-регулятором типа РР-29(устанавливается на автомобили, имеющие шасси с № 69002 - "седан" и с № 17753"- "кабриолет") Повышение надежности и долговечности заднего моста за счет применения новых усиленных подшипников качения для ведущей шестерни главной передачи, для коробки дифференциала и для задних колес. Новый задний мост устанавливается на автомобили, имеющие шасси с № 66153 - "седан" и с № 17753 - "кабриолет". Применение подвесного рычага ручного тормоза с измененной конструкцией тросового привода (устанавливается на автомобилях, имеющих шасси с № 66120 - "седан" и с № 17753 - "кабриолет"). Введение газопровода новой конструкции (устанавливается на двигателях с № 153858). Применение новой крышки подшипника щита переднего тормоза, отличающейся от крышки прежней констоукции наличием угловой пресс-масленки и измененной установкой сальника в крышке. Сальник установлен так, что кромка его резиновой манжеты обращена в сторону крышки подшипника. Крышка подшипника с пресс-масленкой устанавливается на автомобилях, имеющих шасси с № 117896 и далее. Введение нового рулевого колеса с литой ступицей из цинкового сплава и необлицованными пластмассой спицами. Новое рулевое колесо (устанавливается на автомобили, имеющие шасси с № 123673)   \* При определении номера двигателя следует иметь в виду, что с последнего квартала 1953 г. заводом была изменена система нумерации. Первые две цифры номера, обозначавшие раньше год выпуска двигателя, были исключены.  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:31](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=567)|Это спам|Ответить |
| [https://pp.vk.me/c310229/v310229416/9e7b/IBCf85F4G6Y.jpg](https://vk.com/id100538416) | [**Иван Мосин**](https://vk.com/id100538416)  Было ..., но когда?  Применение нового, утопленного в щит передка кузова, гнезда для установки и крепления аккумуляторной батареи. Введение защиты от помех радиоприему за счет установки высокоомного подавительного сопротивления в провод высокого напряжения, соединяющий катушку зажигания с распределителем, и за счет улучшения электрического контакта между частями кузова и шасси при помощи дополнительной гибкой перемычки (плетеной медной шины), соединяющей блок цилиндров двигателя со щитом передка кузова. Введение смазки втулок педалей, для чего в наружном торце оси педалей поставлена пресс-масленка. Устройство принудительной смазки втулок и оси педалей исключило возможность заедания педалей на оси. Введение окраски нижней поверхности основания кузова, что значительно повысило стойкость основания против коррозии. Применение новой крышки подшипника щита переднего тормоза, отличающейся от крышки прежней констоукции наличием угловой пресс-масленки и измененной установкой сальника в крышке. Сальник установлен так, что кромка его резиновой манжеты обращена в сторону крышки подшипника. Крышка подшипника с пресс-масленкой устанавливается на автомобилях, имеющих шасси с № 117896 и далее. Бензопровод, проложенный изначально слева, чтоб размежеваться с выхлопной трубой в целях пожарной безопасности, перекочевал, при смене модели, на правую сторону.   Это не видел чтоли??)  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:31](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=568)|Это спам|Ответить |

|  |  |
| --- | --- |
| [https://pp.vk.me/c310229/v310229416/9e7b/IBCf85F4G6Y.jpg](https://vk.com/id100538416) | [**Иван Мосин**](https://vk.com/id100538416)  [http://www.m400.ru/ist\_izm.html](https://vk.com/away.php?to=http%3A%2F%2Fwww.m400.ru%2Fist_izm.html)  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:32](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=569)|Это спам|Ответить |
| [https://pp.vk.me/c619628/v619628286/1d345/xyRA29vlK28.jpg](https://vk.com/id98779286) | [**Сергей Круткин**](https://vk.com/id98779286)  Кое-чего из этого не видел...про номер двигателя интересно, у меня уже года выпуска в нём не пробито...номер кузова пятизначный...  Мне нравится  [15 апр 2014 в 20:33](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=570)|Это спам|Ответить |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [https://pp.vk.me/c619628/v619628286/1d345/xyRA29vlK28.jpg](https://vk.com/id98779286) | [**Сергей Круткин**](https://vk.com/id98779286)  Добавлю еще.На самых поздних москвичах ставился двигатель модели 402Б1, объемом 1220 см3 и мощностью 30 л.с., этакий переходной вариант к полноценному мотору 402 москвича.В моторе 402Б1 были сохранены шатуны 401 с баббитовой заливкой и коленвал.Также на самых поздних моделях было уже два(!) задних фонаря, причем левая ножка была силуминовой, а правая-стальной.По годам ничего неизвестно.  Мне нравится  [9 июн 2014 в 14:38](https://vk.com/topic-919780_29743922?post=582)|Это спам|Ответить | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  | | --- | --- | --- | | |  |  | | --- | --- | | [**м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg31#msg31)  « **:** 27-02-2009, 17:32:50 » |  |    за основу четырехдверную модификацию автомобиля Opel Kadett K38, КИМ, переименованный в МЗМА (Московский Завод Малолитражных Автомобилей), выпустил автомобиль "Москвич-400" модификации 420. Практически, этот автомобиль является точной копией Opel Kadett-K38 (изменена только подвеска, рассчитанная на плохие дороги, двигатель с измененной степенью сжатия (для работы на бензине второго сорта - А66). Изменилась и коробка передач (вместо четырехступенчатой - трехступенчатая). Снаружи же автомобиль совсем не изменил- ся). В 1947 году было начато массовое производство этих автомобилей. В 1954 году завод стал производить автомобиль "Москвич-401", отличающийся от предыдущего двигателем увеличенной мощности (26 л/с против 23 л/с на "М-400"), новой коробкой передач с рычагом, вынесенным на рулевую колонку, усиленным кузовом, усиленными подшипниками задних колес, новым рулевым колесом, перенесенным под панель приборов рычагом стояночного тормоза. Автомобили "Москвич400" и "Москвич-401" выпускались до 1956 года. Всего заводом было выпущено 247439 "Москвичей" моделей "400" и "401".   [вложение удалено Администратором] | | |  |  | | --- | --- | |  | | | « *Последнее редактирование: 02-05-2009, 09:57:25 от ретро* » | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Ретро](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=2" \o "Просмотр профиля Ретро)** ссср Участник клуба *****  Карма: +891/-2 Offline Offline  Сообщений: 7377 Авто: Ретро Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/uploads/avatar_2.jpeg | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/clip.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg341#msg341)  « **Ответ #1 :** 01-05-2009, 23:32:22 » |  |   Москвич 401 ...  850-летию Москвы посвящается рассказ об автомобиле, выпущенном в дни ее 800-летия, ровно полвека назад. Послевоенная Москва. В глазах людей светится радость, но хлеб все еще по карточкам. То тут, то там пленные немцы таскают кирпичи, бревна, цемент. Москва строится. Близится серьезный юбилей - 800-летие города. Сажают деревья, открывают новые линии метрополитена имени Кагановича и ждут большого подъема. Еще в 1945 году на совещании по развитию автопрома руководство страны во главе со Сталиным выбрало автомобиль, которому было суждено прийти на замену "КИМ 10". Им стал Opel Kadett P38. Раз во вражеской Германии сумели сделать удачную массовую модель, а тут мы победили и вправе принять в качестве контрибуций и репараций определенные производственные мощности, - почему нет? Так решилась судьба "КИМа", который до 22 июня 1941 года успели растиражировать лишь примерно в пяти сотнях экземпляров, но производство которого завод был, в принципе, уже готов возобновить. Новая машина была названа в честь юбилея столицы. Настало время показать автомобиль Сталину. Бросив хмурый взгляд на машину, вождь сел за руль. Повертел баранку, потыкал пальцами кнопку сигнала и кивнул головой мерзнущим Кагановичу и Молотову: "Садитэсь и вы, таварыщи..." Товарищи остались мерзнуть - экспериментальный "Москвич" был таким же двухдверным, как и массовый предвоенный Kadett P38! Вождь не одобрил компоновку кузова и повелел сделать автомобиль четырехдверным. В спешном порядке придется потом осваивать новые пресс-формы, менять арматуру кузова. Но прозорливости генералиссимуса надо отдать должное - послевоенный СССР был охвачен бэби-бумом едва ли меньше, чем заокеанские экс-союзники по коалиции, и четырехдверный варианта кузова пришелся кстати. В целом вождь остался машиной доволен и, благословляя ее в серию, предложил лишь cменить клеенчатую обивку потолка на вельветоновую - побогаче и поэстетичнее. Все остальное велел не менять: "Нэ нада..." Шло время. С конвейера сходили автомобили, откровенно нуждавшиеся в доводке и некоторых принципиальных конструктивных изменениях. Но в те времена требовалось рапортовать, причем досрочно, поэтому до конструктивных изменений дело дойдет позже, что, впрочем, будет ко времени. А пока... 23 лошадиные силы и крутящий момент 59 Нм были способны разогнать машину до 90 км/час. На скорости 40ђ50 км/час автомобиль на 100 км пути расходовал 7 литров самого низкосортного бензина А66 (слыхали про такой?) и был самым экономичным в СССР. Динамика машины с полной нагрузкой была скромной даже по тем временам - 80 км/час "Москвич" набирал за 38 секунд. Правда, и ОРУДовская "Победа" не могла ехать быстрее сотни. Но в целом лишь с появлением "Москвича" знаменитая фраза Остапа Бендера стала реальностью. Прошло 50 лет. Удалось разыскать "Москвич" модели 400/420 с заводским номером шасси 106, двигателя 127 и кузова 110. Каким-то чудом остался цел родной мотор. Родные даже документы - техпаспорт датирован 8 августа 1947 года. О том, что автомобиль выпущен именно к празднику, свидетельствует и отсутствие фирменной надписи "Москвич" на левой створке капота - вместо нее должна быть юбилейная эмблемка "800 лет Москве". Эмблемки нет, но как не прокатиться на такой машине? Со скрипом открывается дверка, бочком протискиваюсь за руль. Что, люди в те времена были настолько меньше в габаритах? Гигантская, 410 мм в диаметре, черная баранка с хромированной кнопкой сигнала в посадке явно не подспорье. Но только в посадке. Руль из рук выпускать не хочется - и толщина обода, и формы всех выступов и приливов выбраны замечательно. Места для ног хватает и водителю, и переднему пассажиру, а над головой и подавно. А вот сидящим сзади не повезло - ногам мешает высокий туннель карданного вала. Он, правда, выполняет тяжкую силовую функцию, что позволило сделать дно автомобиля снизу почти плоским - вал выходит из туннеля всего за 700 мм до заднего моста. Хорошее решение при тогдашнем качестве дорог. Колеса размером 5.00ђ16" выглядят даже великоватыми для такой машины. Но они обеспечивают автомобилю хорошую проходимость - лишь у ГАЗ-69 дорожный просвет на 20 мм больше. Поворачиваю ключ в замке, носком ботинка наступаю на кнопку включения стартера. Легкое нажатие пяткой на газ, и мотор оживает - не надо ни подсоса, ни судорожного топтания и без того стертой педали акселератора, напоминающей перевернутую ложку. За полвека кромка ложки стесалась, и по углам торчат этакие клыки. Малейшее давление на ложку - и мотор отзывается честным нижнеклапанным рыком, переходящим на холостых в легкое фырчание. Так реагировать на нажатие педали двигатель заставляет однокамерный карбюратор К25 забытой ныне системы Carter. Он же и сообщает двигателю неплохую тяговитость, впрочем, свойственную всем нижнеклапанным моторам от мала до велика. И не беда, что глушитель отсутствует - на холостых мотора не слышно, зато с повышением оборотов рев такой, что сквозь него прорываются лишь сигналы спешащих иномарок, требующих уступить дорогу, да сирена милицейской машины. Трогаюсь. Сильно наступать на ложку необязательно - моторчик объемом 1074 кубика разгоняет машину плавно и неспешно. Стрелка не торопясь ползет по черному рисованному вручную циферблату спидометра и наконец встает у отметки 50 км/ч. Вот и крейсерская скорость, достигнув которой можно долго катиться на нейтрали - пятно контакта колес с дорожным покрытием настолько мало, что в совокупности с шоссейным рисунком протектора накат получается отличный. Садовое кольцо подкупает шириной и необычно малой загруженностью. Добавим газу. На спидометре 70. После проезда туннеля на Маяковке заложило уши. Попутные машины отстают или держатся подальше. Пешеходы тыкают пальцами, и в глазах у всех читается: "Ну и ну..." Кто-то сигналит сзади. Еще газу. Вот и паспортные 90. Впереди трамвайные рельсы, рядом - "восьмерка". Тут-то и вспоминаешь про размер колес в совокупности с независимой передней подвеской забытой ныне системы Dubonnet. Машина проглатывает рельсы без звука, впереди - постовой. Пан или пропал, давлю на ложку. Постовой взмахом палки останавливает... "восьмерку". Светофор. Моторчик опять не слышно - машин и шума вокруг прибавилось. О том, что двигатель работает на холостых, сообщает лишь лампочка зарядки батареи - еле-еле светится. Как все просто: лампочка не светит - значит, идет зарядка, едва начинает светиться - холостые, светит ярко - двигатель остановился. Кроме лампочки есть еще три прибора - спидометр, указатель уровня бензина и прямоточный масляный манометр с трубчатой пружиной. Электрическая схема автомобиля понятна даже людям, у которых аллергия на клеммы и контакты во всех их проявлениях. Никаких тебе электрических датчиков, лишних проводов и предохранителей. Последних, кстати, всего четыре, пятый установлен в генераторе - общий. Емкость аккумулятора 65 ампер-часов против 54 у "Победы". Реле-регулятор появится только в 1952 году, а пока ток регулируется третьей щеткой стоваттного (всего лишь) генератора в зависимости от сезона. Холодно - ослабь контргаечку и перемести щетку "в плюс", потеплело - наоборот. А если напряжение упало настолько, что уже и стартер не крутит, то даже один человек способен запустить автомобиль "с толчка". На самый крайний случай есть пусковая рукоятка. И если контакты прерывателя не подгорели, а карбюратор исправен, то заводится мотор очень легко. Степень сжатия всего 5,8ђ6,2, так что в жаркую погоду можно лить в бак... керосин! Достоинства автомобиля лучше всего проявляются в двух ситуациях - сельская местность и плотная городская пробка. И там, и тут, поверьте, с "Москвичом" не сравнится никто. Габариты автомобиля позволяют пролезть в самые узкие места, а дорожный просвет гарантирует от пеньков, бордюров, неровностей и т. д. Да что там неровности - заводская инструкция "не рекомендует штурмовать вброд водоемы глубиной более 60 см". А 60 см - это мало? Такая глубина непреодолима для иных нынешних внедорожников. А на "Москвиче" придется лишь"убедиться в эффективности тормозов". Тормоза незатейливые. Реакция на педали - прямая, сильнее надавил, быстрее затормозил. Понятно, что никаких усилителей в те времена не было. А зазор между колодкам и барабанами нужно регулировать вручную, в двух местах на каждом колесе. Перед каждым поворотом приходится высовывать в окно руку, прямую или согнутую в локте - поворотников нет. В повороте баранку легко держать одной рукой, а передачи наживляются двумя пальцами - рычаг коробки у этого "Москвича" под баранкой, на рулевой колонке. Почему? Потому что коробка не родная. Поначалу в "Москвичах" рычаг рос из пола, и только с 1951 г. их стали оснащать принципиально новой коробкой с рычагом под баранкой. КПП - единственный замененный агрегат этого автомобиля. Коробкой с напольным рычагом рекомендовалось пользоваться с двойным выжимом сцепления. Этим в известных пределах можно было пренебречь - шестереночки там маленькие, и момент инерции у них невелик, но хруст при переключении раздражал. И когда появились новые коробки с синхронизаторами, автомобиль был переоборудован. Подъезжаю к дому, торможу. Снова взгляды. "Москвич" никого не оставляет равнодушным. Каких только прозвищ у него не было: "Дед", "Пирожок", "Буратино", "Тузик", "Старик Хоттабыч", геройское "Штирлиц" и даже "Слон". Просто так столько имен не дают... До сих пор в беседе со старыми автомобилистами об их первом автомобиле можно услышать о "Москвиче": "А ведь я на таком начинал!". Это приятно. Особенно, если учесть, что их автомобили - одни из, а этот - самый-самый. Быть символом эпохи - удел более классных машин. В истории нашего автопрома есть более громкие имена - "ЗИМ", "ЗИС", "Волга-М21". Но именно с "Москвича" 400/420 началась массовая автомобилизация советского человека, умопомрачительные туристские пробеги и автоэкспорт в 1948 году. Экспортная география была широка: Финляндия и Польша, Албания и Китай. Географический электорат марки - страны с тяжелыми дорожными и климатическими условиями и недостаточно развитой сетью сервисных служб. Раз речь зашла о сервисе, стоит отметить исключительную ремонтопригодность "Москвича". Одному человеку вполне по силам за 15 минут поменять диск сцепления, а проблема регулировки развала колес вообще не стоит - особенность подвески Dubonnet. А вот о недостатках не будет ни слова. Да полно! Какие недостатки могут быть у автомобиля, если он на ходу - на шестом десятке лет без капремонта? Езда без отопления салона в наше время - это, если хотите, экзотика, да и понятие "русская зима" несколько девальвировалось. Недостаток пространства в салоне? Лучше меньше, да лучше, как любил говаривать еще Ильич. Узкая диагональная резина? Прокатитесь на ней в дождь и поймете, что она почти идеальна. Может, односкоростной механизм стеклоочистителя? Так он жестко связан тросиком с распредвалом двигателя и меняет обороты с изменением скорости движения автомобиля - очень удобно при обгоне, да и тахометр не нужен... В книге "АЗЛК: дела и люди" есть снимок главного конвейера с четырьмя автомобилями, на капоте первого из них флажок с числом 100. Плакат, попавший в объектив, гласит: "Даешь 100-й автомобиль к 1 Мая 1947 года!" Снимок датирован 29 апреля. Первая смена 30 апреля и подарила миру этот автомобиль. | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2282#msg2282)  « **Ответ #2 :** 18-08-2009, 21:41:02 » |  |        Автомобили "Москвич" моделей 400 и 401 наиболее привлекательны для начинающих реставраторов. Архаичная внешность, наружные крылья-пузыри, капот с центральной продольной петлей и вертикальная запаска сзади сильно роднят их с машинами 30-х годов прошлого столетия. Более того, "Москвич" являлся практически копией немецкого Opel Kadett К 38. Хотя расхожее мнение о том, что машину выпускали на вывезенном из поверженной Германии оборудовании, верно только отчасти. Все кузовные штампы - наиболее сложное в изготовлении оборудование - были отечественного производства. Доходило до смешного - скопировали даже проштамповки пола, сделанные немцами "про запас", для переноса на другую сторону глушителя при переходе на выпуск другого двигателя , который так и остался в проекте. На ранних машинах приходится частенько встречать комплектующие (колесные диски, резинотехнические изделия и т.д.) с "вражеской" символикой.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-24.jpg Оригинальный кадет К-38 во дворе НАТИ. 1945 г.        Для непосвященных: выпускавшиеся с 1946 по 1954 годы модель 400 и сменившая ее 401-я (1954-1956 гг) практически неразличимы, но это далеко не так. Ниже мы попытаемся обозначить эти различия, стершиеся к тому же со временем усилиями владельцев.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-25.jpg Автомобиль с убирающейся крышей Москвич 400 - 420А из первой партии выпуска. 1949 г.       В принципе, "Москвичей" 400 и 401 осталось еще очень и очень много, но среди них практически отсутствуют машины в оригинальной комплектации.      Забота инженеров о потребителях, выражавшаяся в замечательной унификации узлов и агрегатов с последующими моделями, сделала свое черное дело. Книга издательства "Транспорт" - "Взаимозаменяемость агрегатов автомобилей "Москвич", переиздававшаяся аж 4 раза, стала настольным пособием по порче машин для нескольких поколений автомобилистов.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-09.jpg Автомобиль фургон Москвич 400 - 422 с деревянным кузовом. 1949-1958 гг.        Своеобразный сутулый профиль кузова "седан", носившего индекс 420, и давший машинам клички "Хоттабыч" и "Слон", знаком почти всем, но все равно - остановка на улице вызывает каждый раз массу эмоций и вопросов, включая самые распространенные: "Это "Победа?" и "Под сколько гоняет?". Удивить знатока "седаном" достаточно сложно, но и среди массовых изделии попадаются редкие экземпляры. Автомобилей с кузовами моделей 420А (1949-1952 гг.) - "кабриолет" с убирающимся мягким верхом - и 422 (1948-1956 гг.) - деревянный фургон - сохранилось ничтожно мало. Дело в том, что оба кузова имели ослабленную конструкцию, да и тираж их был невелик. Обычным явлением считалось усиление металлическими крышами кабриолетов, пускавших трещины в местах соединения продольных дуг с кузовом, да и не всех устраивала тряпка над головой. Фургоны, имевшие несущий пол, обильно нагруженный деревяшками, и вовсе были рассчитаны на небольшой срок эксплуатации. Когда машины изнашивались, их передавали в школы в автоклассы, где учащиеся знакомились по ним с устройством автомобиля.      Кабриолетов в Москве осталось всего штук семь, причем большинство из них осквернено чужими агрегатами, а фургонов - два.      Было и еще несколько разновидностей кузовов, строившихся несколькими заводами на выпускаемом МЗМА (Московским заводом малолитражных автомобилей) шасси. В основном это цельнометаллические фургоны и аэродромные пикапы для перевозки пускачей самолетных двигателей. Пара пикапов дошла до наших дней, один из них находится в экспозиции Монинского музея, а вот фургоны все вымерли.      Надежность "слонов" не знает границ. Многие машины, находящиеся в постоянной эксплуатации, до сих пор имеют "родные" агрегаты. В качестве примера можно привести юбилейный, выпущенный к 800-летию Москвы, "Москвич-400" (шасси N 106, кузов N 110, двиг. N 127), принадлежащий коллекционеру Егору Карпунину. Всю жизнь таскавшая тяжелый УАЗовский прицеп, машина не подвергалась даже капитальному ремонту мотора.      Прочность кузова вызывает удивление Не так давно гнилой "Москвич-401" с четырьмя пассажирами был скинут выскочившей на встречную полосу "Шкодой" с высокой эстакады, на проходившую внизу скоростную магистраль, где в него врезалась "Ауди". В иномарках - несколько трупов, все четыре пассажира "Москвича" - живы, только у 80-летней пассажирки случился перелом ноги.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-10.jpg Экспериментальный пикап на базе "Москвич-400". 1951 г. | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2283#msg2283)  « **Ответ #3 :** 18-08-2009, 21:47:06 » |  |   **Продолжение...**            Автомобиль, не имеющий указателей поворотов и номерного знака спереди, пользуется повышенным интересом у ГИБДДшников. Но все их расчеты на немедленное обогащение легко разрушаются волшебной фразой "Не положено!". Зачем вносить изменения в заводскую конструкцию? Ведь еще никто не отменил правила дорожного движения, позволяющие показывать повороты рукой. Да и не обязан владелец портить внешность "Москвича" чужеродными фонариками, кронштейнами. http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-11.jpg **Один из немногих цельнометаллических фургонов на шасси Москвич 400-422 для перевозки продуктов. 1956 г.**       Покупая "Москвич", желательно иметь хоть какое-то представление о различиях машин в зависимости от года выпуска. Сохранность автомобиля и его комплектность могут сыграть решающую роль в определении цены или даже послужить поводом к отказу от покупки и поиску более достойного экземпляра. http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-12.jpg **Автомобиль для запуска авиадвигателей на шасси Москвич 400. 1952 г.**       Самое неприятное, когда коренной переделке подвергается кузов. Очень часто попадаются "слоны" с передними лонжеронами от последующих моделей. Их приваривали для того, чтобы установить другой передний мост, что вообще-то глупость, ведь собственный, если его отремонтировать, что совсем не сложно и описывается ниже, не вызывает никаких нареканий. Собственно, наличие отсутствия замечательной подвески "Дюбоне" - почти всегда явный признак замены лонжеронов. http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-13.jpg **От первоисточника тут только шкурка**       Прелесть кузова в том, что он легко разбирается, не так, чтобы на мелкие детали, но с "Жигулями" не сравнить. Болтовые соединения позволяют очень быстро снять капот, крылья или облицовку радиатора с фарами для замены или ремонта. Крепление передней рамы, состоящей из лонжеронов, раскосов и брызговиков, на которой установлены передний мост и силовой агрегат, было болтовым. Переход на 401 модель ознаменовался увеличением числа точек соединения с передним щитом кузова до шести супротив первоначальных двух и появлением треугольных косынок. Однако сегодня почти на всех сохранившихся машинах рама уже приварена. Редко попадаются экземпляры с уцелевшей поперечиной лонжеронов. Чаще всего она бывает или заменена, или порвана, вследствие неправильной буксировки (за бампер, а не за балку переднего моста). http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-00.jpg       Достаточно изящный способ ремонта силового агрегата вынесен на обложку книги "Ремонт автомобиля "Москвич". Для его осуществления требовалось отстегнуть КПП, отсоединить проводку, бензопровод, шланги радиатора, гибкие валы спидометра и привода дворников, передние тормозные трубки, трубку манометра, привод карбюратора, крепление балки моста к лонжеронам, нижний болт радиатора, кардан, сдвинув его по шлицам назад, задрать в небо "слоновью морду", и, отвернув выпускную трубу, выкатить весь силовой агрегат вместе с передним мостом. | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Ретро](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=2" \o "Просмотр профиля Ретро)** ссср Участник клуба *****  Карма: +891/-2 Offline Offline  Сообщений: 7377 Авто: Ретро Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/uploads/avatar_2.jpeg | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2284#msg2284)  « **Ответ #4 :** 18-08-2009, 22:40:21 » |  |   respect | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2287#msg2287)  « **Ответ #5 :** 19-08-2009, 13:03:19 » |  |        Крылья, передние и задние, обычно трескаются по краю от старости, вибраций и контактной борьбы с окружающим миром. В качестве профилактики очень полезно закатать во внешнюю кромку мягкую стальную, так называемую "вязальную", проволоку миллиметра три диаметром. Завод такую операцию вроде бы не производил, но мне несколько раз попадались новые крылья с проволокой по краю. Может их клепала какая-то артель? http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-01.jpg Без слез не взглянешь.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-02.jpg Красота - страшная сила!   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-03.jpg Теперь нужно сделать отбортовку и сформировать "ручеек" для проволоки (все жестяные работы нужно выполнять на металлической поверхности).   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-04.jpg В щель обильно заливается натуральная олифа.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-05.jpg Молотком проволока фиксируется в "ручейке". | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2288#msg2288)  « **Ответ #6 :** 19-08-2009, 13:06:26 » |  |   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-06.jpg Проволока проложена и зафиксирована по всей длине крыла.   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-07.jpg Окончательное простукивание.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-08.jpg Без меня тебе, любимый мой, лететь с одним крылом... | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2295#msg2295)  « **Ответ #7 :** 20-08-2009, 10:17:28 » |  |   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-14.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-15.jpg http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-16.jpg **Отличить четырехсотый кузов от четыреста первого можно по исполнению гнезда для аккумулятора, которое первоначально было накладным, а затем оказалось утопленным в передний щит.**  http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-17.jpg http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-18.jpg Заодно, в июле 1952 года, и рычаг ручного тормоза перекочевал с пола под торпедо, для чего возле стойки левой передней двери добавили кронштейн. Масса других изменений - различные косынки, усилители и т.д. менее заметны, известны только крупным специалистам и выявляются при более детальном осмотре. Бензопровод, проложенный изначально слева, чтоб размежеваться с выхлопной трубой в целях пожарной безопасности, перекочевал при смене модели на правую сторону. | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2296#msg2296)  « **Ответ #8 :** 20-08-2009, 10:21:02 » |  |   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-19.jpg      Найти не тронутую коррозией машину практически невозможно, хотя какой-то выбор пока еще имеется. В те стародавние времена было модно обмазывать днище и всякие полости суриком - эффект потрясающий. В случае безответственного отношения к машине самая обильная, сквозная ржавчина поражает боковушки кузова в районе основания передних дверных стоек, особенно под крыльями, чему способствует почти постоянный мокрый грязевой компресс; задние брызговики; полик под ногами водителя и пассажира, места крепления рессор к кузову а также задней юбки в районе багажника. Причем почти всегда внешне автомобиль производит благоприятное впечатление и вызывает желание немедленно быть купленным. Чтобы поставить истинный диагноз и не купить "вологодские кружева", нужно малость поваляться в пыли.   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-20.jpg      Большой дефицит - петля капота, представляющая собой длинный металлический профиль сложного сечения. Тянущаяся от лобового стекла до облицовки радиатора, она почти всегда бывает обломана на несколько сантиметров, что делает невозможным ее крепление к кузову, отчего капот на скорости за 80 км/час очень эффектно взлетает в воздух метра на четыре и, взмахнув пару раз крыльями, падает на едущих сзади.   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-21.jpg      Широко распространенное мнение о том, что "Москвич" имел луженный кузов, - не более, чем красивая легенда, возникшая от того, что многие сварщики при ремонте натыкались на мешающий работе слой полуды. Такова уж была технология, предписывающая заливать мягким припоем дефекты поверхности и многочисленные швы. Перед сваркой такие места полагается прогреть до отекания полуды, зачистить железной щеткой и еще раз прогреть до вишнево-красного цвета.   http://www.autobuy.ru/mag/mag_6/06-17-22.jpg      Больное место всех кузовов - замки дверей особенно водительской. От долгого хлопанья во всю дурь и нежелания в момент закрывания повернуть ручку выламываются их язычки и рвется металл двери, к которому заклепками крепятся эти механизмы. Но выход есть: нужно разыскать пару задних дверей. Ими пользуются реже и их замки, как правило, не страдают, а взаимозаменяемость - полная. | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2302#msg2302)  « **Ответ #9 :** 21-08-2009, 11:13:15 » |  |        Из фурнитуры наиболее дефицитны не мятые и в хорошем хроме молдинги и правая передняя дверная ручка с замковой механикой. Тонкостенная, из силуминового сплава, она быстро ломалась. Если же она есть - лучше снять от греха подальше и ставить только по большим праздникам.      Отличить "кабриолет" с приваренной крышей удаётся по оригинальному верхнему брусу лобового стекла, имеющему замкнутое сечение, в отличие от прочих П-образных (если не резались стойки), полочке перед задним стеклом со штампованными отверстиями под ремни тента, усилителям, идущим вверх от арок задних колёс и молдингом багажного отсека, с ушками под пресловутые ремни.                                            http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-02.jpg       Световых приборов было по минимуму - фары и один задний габаритный фонарь, работавший заодно и стоп-сигналом. Всё, что сверх того, - самодельщина (ножка фонаря в июле 1951 года значительно укоротилась). Свежий полистироловый рассеиватель рубинового цвета - редкость. Стёкла фар первых лет выпуска имели мелкую надпись "Москвич" на нижней кромке, а их отражатели были посеребрены. До января 1948 г. на левом кронштейне переднего бампера крепился звуковой сигнал, а на экспортные машины на правый кронштейн ставили жёлтую противотуманную фару.                                          http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-03.jpg       Идущие по порогам хромированные молдинги обычно являются косвенным признаком того, что кузов не подвергался серьёзным сварочным работам, ведь редко кто крепил эту нефункциональную деталь обратно. Интерьер 400-го примечателен цельночёрным рулём с маленькой кнопкой сигнала в хромированном обрамлении, напольными рычагами коробки передач и ручного тормоза, иногда приборами, но о них ниже.                               С января 1954 года баранка 401-го получила железные спицы, обод из пластмассы синего, коричневого, белого или серого цветов и кнопку сигнала того же цвета. Под рулём располагался рычаг новой коробки передач.                                         http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-04.jpg [       Хромированный барашек на щитке приборов - включатель механических дворников, приводимых тросиком от двигателя и увеличивающих частоту взмахов с ростом числа оборотов мотора. При регулировке холостого хода щётки рекомендуется использовать в качестве тахометра. Известно, что при 450 об/мин они делают пять полных колебаний за 24 секунды. К сожалению, на многих машинах привод дворников заменён владельцами на электрический.                                           Интерьер салона воспроизвести достаточно проблематично. Обивка дверей и сидений, а её было четыре вида, как правило, имеет крайне плачевный вид. Найти новую ткань такого же цветы и фактуры практически невозможно, но может спасти двойной-тройной комплект, снятый с разных машин. Иногда из них удаётся скомбинировать что-то приемлемое. Например, тыльные стороны спинок переднего дивана сохраняются много лучше фронтальных, что позволяет произвести замену; можно использовать ткань, снятую с заднего дивана - она всегда сохраняется много лучше.      Оргалит или картон-основу дверных обшивок нужно обязательно покрыть любой краской, лаком или олифой, чтобы сделать негигроскопичным, иначе со временем он покоробится. Старые крепёжные саморезы с хромированными головками и алюминиевые профилированные шайбы из-под них желательно сохранить, так как новые такие же не найти.      Потолок кузова оклеивался сначала специальной тканью, а затем вельветоном.      Коричневый целлулоидный противосолнечный козырёк легко ломается от небольшого усилия, поэтому живёт недолго. 400-й и 401-й козырьки по виду неразличимы, но имеют разное расположение крепёжных отверстий и поэтому не взаимозаменяемы. Металлические детали их красились в цвет кузова, а на "кабриолетах" - хромировались.                                       http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-05.jpg           Перчаточные ящики до 1949 года оставались открытыми. Появившиеся затем крышки были гладкими, но 2.10.52 г. оформление переднего щитка изменилось. Появились молдинги на крышках, новые накладки между спидометром и комбинацией приборов, состоявшей из бензиномера и механического масляного манометра, соединённого тонкой медной трубкой с двигателем. | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2303#msg2303)  « **Ответ #10 :** 21-08-2009, 11:17:23 » |  |        Разбитые окна - не беда, Новые легко вырезаются из витринных стёкол подходящей толщины, после чего имеет смысл оселком, под струёй воды, притупить острые кромки. Получается много лучше, чем из плексигласа. П-образная планка стеклоподъёмника или рамка форточки, как в данном случае, приклеивается к стеклу при помощи проложенной между ними полоски сырой резины, смоченной бензином. И никакого клея! http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-06.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-07.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-08.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-09.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-10.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_7/07-05-11.jpg | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Артур](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=8" \o "Просмотр профиля Артур)** Знаток ***  Карма: +3/-3 Offline Offline  Сообщений: 166 Авто: Газ-21 1960 г.в. Москвич 401 1955 г.в. Город: Иловайск  http://retro.dn.ua/forum/uploads/avatar_8.jpeg | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2489#msg2489)  « **Ответ #11 :** 04-09-2009, 22:31:35 » |  |   Узнал много нового  *BRAVO* | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2557#msg2557)  « **Ответ #12 :** 08-09-2009, 16:26:26 » |  |        Приборы "Москвичей" менялись четыре раза. При схожей начинке они имели разные шкалы. Самые экзотические - черные, производства завода "Автоприбор" г. Владимира назывались СП18 (спидометры), КП8 (комбинация приборов)-шли до января 1948 года, появившиеся после них желтые - СП18а и КП8 - выпускались до 01.08.49 г., отличаясь от последующих верхним расположением одометра. Затем производство перенесли в г. Ригу на завод "Автоэлектроприбор" (СП186 и КП8), там же с 02.10.50 г. до декабря 1956 года выпускались СП18В и КП8 с белыми шкалами.      Нижнеклапанные четырёхцилиндовые моторы "Москвичей" славились неприхотливостью к бензину, будучи рассчитаны на самые дешевые его сорта, невиданной живучестью и высоким крутящим моментом на низких оборотах, что дает возможность демонстрировать всем прочим свою запаску при старте со светофора, правда недолго. Толстостенные коренные вкладыши колен-вала подлежали замене, а вот шатуны заливались баббитом. Ныне эта технология почти уже забыта, но представляет несомненный интерес для реставраторов, заслуживая отдельной публикации, потому мы к ней еще вернемся. В остальном ремонт двигателя сложностей не представляет и описан в любой книге про "Москвич".      Двадцатитрехсильный двигатель модели 400 практически повторял немецкий образец. 01.08.1949 г. в конструкцию были введены некоторые усовершенствования, в частности, появился фильтр тонкой очистки масла, 401-й мотор стал на три "лошадки" мощнее за счет изменения распределительного вала, поршней и головки блока, получившей вертикальное расположение свечей, вместо наклонного. Водяная помпа с открытым валом стала закрытой, изменились впускной и выпускной коллекторы.      В преддверии освоения "Москвича-402" появился радикально переработанный двигатель 402 Б1 с увеличенными: степенью сжатия и объемом (за счет диаметров цилиндров). Водяная помпа переместилась на передний торец блока цилиндров, из-за чего пришлось сдвинуть вперед радиатор. Это только внешние перемены, позволяющие опознать агрегаты. Следующий переходный мотор 402Б знаменит тем, что получил-таки тонкостенные вкладыши. Блок двигателей и картеры сцепления красились в зелёный цвет, коллекторы головки и крышки газораспределительного механизма - в серебристый, остальная навеска - в чёрный. По мощностным характеристикам 402-е моторы здорово обогнали своего предшественника, машины, снабженные ими, были вне конкуренции.      До 1952 года "Москвичи" комплектовались трехщеточными генераторами Г28 (6V, 18 A, 100W) и реле ЦБ4118 или РС28, располагавшимися на корпусе генератора. Конструкция повторила BOSCH-евскую и позволяла регулировать зарядный ток перестановкой третьей щетки, в зависимости от времени года или суток. Пришедший на смену Г28 генератор Т29 (6V, 17 A, 130W) в паре с реле РР29 просуществовал до декабря 1956 г. Оба генератора производились на АТЭ-1 (г. Москва). На двигателях моделей 400 и 401 генератор располагался сверху и нес на своем шкиву лопасти вентилятора охлаждения радиатора, при переходе на 402-й мотор, он занял более традиционное место - сбоку, слева.      Уход за генераторами постоянного тока заключается в периодической чистке коллектора шкурками N 00 или 000, контроле контакта его со щетками и смазке скользящего подшипника вала (для Г28).      До июля 1951 года КПП имела напольное управление, затем, в целях улучшения эргономики, ее рычаг перевели под рулевое колесо, связав с коробкой системой валов, менявшейся в январе 1954 г.,.и тяг. Вся эта механика великолепно работает, позволяя переключаться одним пальчиком, не отрывая ладони от баранки, но только при условии минимальных зазоров в сочленениях. При износе резино-металлических втулок (взаимозаменяемы с 402, 407, 408, 412 и 2140) и тяг процесс переключения начинает раздражать, требуя срочного ремонта.      Детали 400 и 401-й коробок передач не взаимозаменяемые.      Самые ранние машины с 1946 по июнь 1947 комплектовались немецкими стартерами BOSCH, вывезенными с завода OPEL. Затем их производство освоил АТЭ-1 (Москва), выпускавший до 01.08.49 г. стартеры СТ28, а затем, до декабря 1956 - СТ28Б.      С 1946 г. "Слон" комплектовался двухдиффузорным карбюратором К-24, повторявшим немецкий аналог, скопированный в свою очередь с американского карбюратора "картер" W-0-5395, с механически действующей иглой регулировки качества смеси в зависимости от нагрузки. Появившийся 01.08.1950 г. карбюратор К25, в июле 1952 года сменил К25А. До перехода на 402-е моторы, прямо на карбюраторы надевались сетчатые фильтры, требовавшие частой промывки бензином и пропитки маслом, о чем гласила инструкция -- памятка на верхней крышке. Со временем все памятки оказались замазаны краской и сетки смазывать перестали. Более современные инерционно-масляные фильтры ставились на крыло, но продолжалось это совсем недолго.      Задние мосты 400 и 401 модели внешне почти одинаковы, однако в 1950 году были увеличены размеры подшипников полуосей; появились сапуны, предотвращавшие течь масла через сальники при нагреве моста при работе; изменилось расстояние от фланца крепления редуктора до гнезд подшипников дифференциала. Передние и задние ступицы колес выполнены как единое целое с тормозными барабанами, что усложняет их ремонт, но упрощает конструкцию.      Сочленение полуоси с тормозным барабаном - конусное, и требует постоянного контроля затяжки гайки полуоси. Пренебрежение этим правилом может привести к срезанию шпонки, не являющейся силовым элементом.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-01.jpg | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg2558#msg2558)  « **Ответ #13 :** 08-09-2009, 16:31:11 » |  |        Для снятия "приклеившихся" задних барабанов существовали специальные съемники, если же таковых в наличии нет, применение самого распространенного на Руси инструмента - молотка - категорически недопустимо. Можно немного ослабить гайку полуоси и проехать на машине метров 100. Как правило, конусная посадка после этого разъединяется.      Амортизаторы "Москвичей" не с проста получили прозвище "вечные". Ремонт передних, расположенных в крышках цилиндров подвески и задних рычажных, одностороннего действия, крайне прост и сводится к разборке, промывке и сборке с последующим заполнением жидкостью. Причина неисправности - забитые грязью, калиброванные перепускные отверстия клапанов. Разборка передних цилиндров подвески может омрачиться временной нетрудоспособностью, нанесенной выскочившей пружиной. Чтобы этого не произошло, под тормозной барабан, после снятия колеса, следует подвести домкрат и поднять его. Кривошип подвески сожмет пружину и не даст ей сделать черное дело. Крышку же можно будет снять и произвести ремонт амортизатора.      У "Москвича" великое множество точек смазки. Только своевременное их обслуживание может помочь сохранить осанку и здоровье старичка.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-02.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-03.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-04.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-05.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-06.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-07.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-08.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-09.jpg  http://www.autobuy.ru/mag/mag_8/08-12-10.jpg | | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/ip.gif Записан | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **[Дончанин](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&action=profile;u=13" \o "Просмотр профиля Дончанин)** Участник клуба *****  Карма: +454/-2 Offline Offline  Сообщений: 2360 Авто: "Победа" "ЗИМ" "Чайка" Город: Донецк  http://retro.dn.ua/forum/avatars/USSR/974.gif Дончанин | |  |  |  | | --- | --- | --- | | http://retro.dn.ua/forum/Themes/classic/images/post/xx.gif | [**Re: м-400**](http://retro.dn.ua/forum/index.php?PHPSESSID=e18d67f88dc4776d4f96985fd4439b0c&topic=27.msg4568#msg4568)  « **Ответ #14 :** 05-02-2010, 16:32:30 » |  |   **"Москвич" - щенок "Победы"**       Советский автопром никогда не баловал население широтой модельного ряда выпускаемых автомобилей. Если на Западе новые машины появлялись каждый год, то Страна Советов упорно "клепала" автомобили по 20-30 лет, а то и того больше, лишь с небольшими "косметическими" изменениями и дополнениями.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_161.jpg http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_162.jpg       В середине 50-х комсомольско-молодежная бригада конструкторского бюро МЗМА - Московского завода малолитражных автомобилей, позже переименованного в АЗЛК - Автомобильный завод имени Ленинского комсомола, решила обновить 401-ю модель "москвича", которая к тому времени стояла на конвейере уже не один год.      Прообразом 401-го в свое время послужил немецкий Opel Kadett Spezial K38 Limousine, выпускавшийся в Германии в 1938-40 гг. Это был небольшой и малоудобный по современным меркам автомобиль. К тому же в 50-е годы выглядевший уже весьма архаично. Молодые конструкторы создали несколько вариантов "заводского тюнинга" морально устаревшей машины, отличавшихся друг от друга типом кузова и количеством дверей.      Изменения коснулись в основном лишь внешнего вида автомобиля. Была кардинально изменена вся передняя часть - капот, крылья, облицовка радиатора, и т.д., так что "москвич" стал похож на престижную в то время "победу", правда, в весьма и весьма уменьшенном исполнении.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_163.jpg http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_164.jpg       "Щенок" "победы" в серию не пошёл. Однако на заводе успели изготовить 9 экземпляров "победного" "москвича", большинство из которых ожидала печальная участь: по прошествии некоторого времени, когда выпуск модели нового поколения - "москви-ча-403" окончательно поставил крест на 401-й модели, машины были отправлены "под автоген" и уничтожены. Уцелели лишь два (по другим данным три) автомобиля: они каким-то чудом попали в частные руки и избежали гибели.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_165.jpg http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_166.jpg       Дальнейшая судьба уцелевших машин неизвестна. Известно лишь, что единственный дошедший до наших дней четырёхдверный "седан" "москвич ХСП" - "хочу стать "победой"", так маленький симпатичный автомобильчик в шутку между собой окрестили ещё на заводе, сегодня хранится в коллекции Мотор-музея в Риге.      Когда машина попала в музей, практически все основные узлы и агрегаты - двигатель, коробка передач, мосты, и т.п. - были заменены агрегатами от более позднего "москвича-408", поэтому установить, что именно входило в оригинальную комплектацию этой уникальной модели практически невозможно.      Тем не менее, машине вернули "родные" мосты, оригинальные узкие шины (4,5X16'), двигатель М-401, которым комплектовалась часть экспериментальных Москвичей "ХСП", и ряд других деталей и частей.  http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_167.jpg http://www.autobuy.ru/mag/mag_31/31_168.jpg       Великолепно отреставрированный "мобед" с добродушной блестящей мордочкой, украшенной желтой табличкой с доверчивым номером "ля 37-91", можно и сегодня увидеть в экспозиции.      А если очень повезет - то и ласково потрепать малыша по "победному" крылу.      Украдкой. Пока никто не видит.      Все-таки это музей... | | | | | |