



— Я давно хотел ретро-автомобиль. Сначала искал «Победу» или 21-ю «Волгу». Но, конечно, находка «Москвича» — большая удача. Вот, теперь восстанавливаю.

Николай Шматковский, заканчивает 9 класс, учится на детской железной дороге, собирается поступать в железнодорожный колледж. Что любопытно, его совсем не привлекают современные автомобили, по собственному утверждению он хотел бы побывать в 50-60-х годах — посмотреть, как тогда жили люди. От 423-го хочет добиться полной аутентичности. После чего взяться за реставрацию второго «Москвича» — 401-го, который уже приобретен



НЕДЕТСКИЕ ЗАБАВЫ

Странно слышать определение «давно», когда реставратору лишь 16 лет. Однако в случае с Колей Шматковским — все серьезно. Редкий не только в Сибири, но и по всей России «Москвич»-423Н достался не в руинах. Тем не менее, был не на ходу. Сейчас же шепчет двигателем и хотя не без хруста, а все же легко перебирает передачами.

В Интернете — только сухие строчки отчетов, «разрабатывался, выпускался, комплектовался». Между тем, «Москвич»-423 был поистине эпохальным автомобилем. Шутка ли, первый в СССР универсал! Находка для советского гражданина, пытавшегося приукрасить жизнь натуральным дачным хозяйством. Причем, практически недоступная. Мелкосерийный 423-й если и продавался в частные руки, то ограниченно, в основном поступающая на госслужбу. А с нее уже как-то выкупался. Понятно, что и отношение к нему было особенное. Это хорошо видно на примере нашего образца.

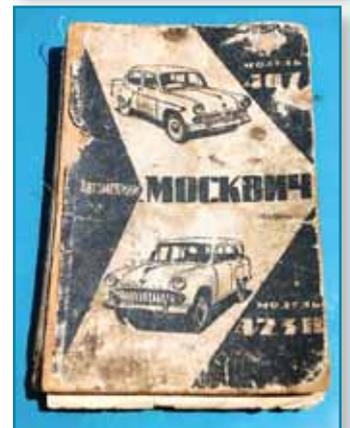


Топливный бак Коле пришлось снимать и чистить. Посмотрите на нижнюю кромку распахивающейся влево двери — погруженная высота впечатляющая, у иных джипов ниже

Детали для «капиталки» двигателя и коробки, «кузовщина», многое по мелочи — для любого советского «автомобилителя» накопление запчастей было обычным делом.

Тут Николаю просто повезло. Но вместе с набором инструментов и книгой по эксплуатации Коле достался своеобразный дневник бывшего и первого хозяина «Москвича», где тот отмечал свои поездки. «Такого-то сдал кроликов, проехал столько-то. Сездил в городской универсам, купил то-то». Видно, холил и лелеял питомца или даже члена семьи. А потому, когда 423-й стал обузой, благодарные потомки того владельца не сдали машину в лом, пристроив в хорошие и, как заметно, умелые руки.

Севший аккумулятор не крутит стартер, и Николай берется за его кривой аналог, комментируя свои действия так: «когда с пол-оборота заведется, когда нет». Как-никак почти живой организм! Но, путившись, 408-й мотор удивляет ровной и тихой работой. Безусловно, подтекает кое-где маслом, и карбюратор не всегда правильно готовит смесь, но с основной задачей парнишка справился — превратил «Москвич» из недвижности в автомобиль, перебрав двигатель, коробку, тормоза. Еще бы родной 403-й двигатель, просящий «капиталки», уста-



Вместе с автомобилем Коле досталась книга по эксплуатации и обслуживанию, что в наше время уже редкость



С 1957 по 1958 гг. на базе 402-го «Москвича» выпускался универсал с индексом 423. Он незначительно отличался внешне, имел 3-ступенчатую коробку и нижнеклапанный 1,2-литровый двигатель мощностью 35 л. с., доставшийся от «Москвич»-401. Но в нашем случае речь идет о модели 423Н, созданной на базе седана 407. Уже с верхнеклапанным мотором объемом 1,4 литра мощностью 45 л. с. С конвейера 423Н сходил пять лет (1958-63 гг.) и разошелся тиражом чуть менее 30 тыс. шт. Для такой страны, как СССР — мизер



Подобно большинству современных автомобилей «Москвич» мог раскладывать диван вровень с полом багажника. Наверное, для всех друзей-знакомых-соседей наличие поблизости такого «грузовичка» было настоящей находкой

новить да привести в порядок интерьер с экстерьером, незначительно пострадавшие от долгих лет эксплуатации.

Впрочем, косметические косячки не могут скрыть самобытного обаяния «Москвича». Это в ГАЗ-21 витает должностной пафос, 423-й же плоть от плоти трудяга. Тут тебе и чувство локтя, и осознание себя шестеренкой в огромном государственном механизме, а в багажнике четверть тонны какой-нибудь почты или продуктов. Довезти — почти боевая задача. Дух времени! Но не все так печально, как кажется с учетом возраста.

Первая, бодрый разгон в горку, вторая. Тянет! Забор, бордюр, куча земли. С маневренностью тут дела хуже, чем у шестиметрового F-класса, но спасает геометрия, благодаря которой можно чувствовать себя как за рулем кроссовера, только без хруп-



Сзади достаточно просторно, а вот удобства ожидать не приходится

кой пластмассы снизу. Разве что жаль сохранившийся хром бамперов, однако и его еще нужно умудриться повредить. Вообще едва ли не во всем 423-й полноценный all road. Можно легко трогаться со второй, подгазовав — и с третьей. Первая же, что джиповая «понижайка». На педаль едва дышишь, а «Москвич» ползет, словно внедорожник. И подвеска поражает off road артикуляцией, соседствующей с какой-то удивительной раллийной энергоемкостью. Да что удивляться, рычаги, судя по размерам, рассчитаны никак не на тонну с третьей — на все две!

И все-таки главное в нашем экземпляре — состояние, достигнутое всего лишь 16-летним школьником, работающим к тому же в одиночку. Ведь приходилось видеть заявляемое восстановленным ретро в очень плачевном состоянии. А тут хоть бери положенные 250 кг, и по почтамтам да продаймам.

Максим МАРКИН



Салон прост и, тем не менее, довольно эстетичен. Надо лишь привести его в порядок. Статки, Коле опять же повезло с хромированными элементами, большинство из которых хорошо сохранились



Предыдущие хозяева поменяли родной двигатель на М-408. По сути, такой же, но с небольшой модернизацией получивший на 5 сил больше. Николай хочет установить родной М-407, который также достался с автомобилем. Надо капитальнее...



ТАКСИ "ЛИДЕР"
202-000

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ • ЭВАКУАТОР


STOPOL
 ELECTRONICS
 e-mail: stopol@irk.ru
автосигнализации
 противоугонные устройства
 Иркутск, ул. Боткина, 4 Тел.: 642-000, 234-300