

orientovaný na historii motorismu

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů

10
9 771213 252043

Motor Journal 10

říjen
2014

Ročník XIV.
číslo 150
120 • Kč



Salon Privé



Bohumil Stasa



První Gold Wing



Moskvíč 412 na reklamním snímku Artoexportu z počátku sedmdesátých let

Moskevská klasika Moskvíč 408, 412 a spol.

Před půl stoletím, v říjnu 1964, slavil premiéru Moskvíč 408, první člen třetí generace klasicky stavěných vozů z moskevské automobilky.

Továrna MZMA (Moskovskij Zavod Malolitražnych Avtomobilej) začala v roce 1946 na strojním zařízení získaném z Německa v rámci válečných reparací vyrábět automobily Moskvíč 400 konstrukcí i vzhledem prakticky shodné s předválečnými vozy Opel Kadett.

Na jaře 1956 debutoval Moskvíč 402 se zcela novou pontonovou karoserií, který si ještě zachoval dřívější čtyřválec 1220 cm³ s rozvodem SV. V květnu 1958 převzal štafetu navenek jen lehce vylepšený Moskvíč 407, jenž už měl pod kapotou zcela nový motor OHV o objemu 1358 cm³. Posledním vozem druhé generace byl v letech 1963 až 1965 Moskvíč 403, mezityp s modernizovaným podvozkem a karoserií „čtyřistasedmičky“ ozdobenou výraznější maskou. Měl za úkol překlenout období příprav a náběhu výroby vozu třetí generace s typovým označením 408.

První z nové řady

První prototypy nového sedanu s moderně stříženou pontonovou karoserií ostřejí řezaných linií, které navrhl výtvarník Boris S. Ivanov, vyjely na silnice počátkem roku 1961. Oficiálně byl Moskvíč 408 představen 20. října 1964 na tiskové konferenci pořádané v Moskvě podnikem zahraničního obchodu Avtoexport. Postupný přechod sériové výroby z typu 403 na nový 408 rozvržený na deset měsíců byl ukončen v létě 1965, poté už výrobní linky MZMA patřily jen „čtyřistaosmičce“ a jejím sourozencům.

Dne 20. srpna 1966 slavili v MZMA výrobení stotisícího Moskvíče 408, v sezóně 1966 se také začal rozvíhat export nového automobilu. Do Československa tehdy přišlo prvních pět stovek „čtyřistaosmiček“, vozy však v řadě ohledů nesplňovaly tuzemskou vyhlášku o provozu na pozemních

komunikacích a skončily ve službách armády a ministerstva vnitra. Mototechna slibovala zahájení prodeje obyvatelstvu ve druhém pololetí 1967, řadoví zákazníci se však nakonec Moskvíče 408 dočkali až na jaře 1968. Ale nepředbíhejme.

Moskvíč 408 se ve druhé polovině šedesátých let blížil evropskému průměru osobních vozů čtyřmetrové třídy. Měl ve velkou zdařile tvarovanou samonosnou čtyřdveřovou karoserii se stupňovitou zadní ozdobenou svisle orientovanými skupinovými svítinami nahoru zabíhajícími do decentních „křídlek“. V základním provedení měl vpředu dva kruhové světlomety, tzv. exportní provedení se mohlo pochlubit čtvericí kruhových světel.

Tehdejšímu trendu odpovídala vpředu zavřená kapota motoru, jež se odkládala kupředu, zmínku si zaslouží i to, že Moskvíč 408 byl prvním sovětským automobilem, který prodělal čelní bariérou zkoušku.

Vůz měl přední kola nezávisle zavřená na lichoběžníkových polonápravách doplněných vinutými pružinami se souosými teleskopickými tlumiči a příčným zkrutným stabilizátorem, poháněnou tuhou zadní nápravu nesla podélná půleliptická listová pera také doplněná kapalinovými tlumiči. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, řízení s globoidním šnekem a dvojitou kladkou. Na rozdíl od svých předchůdců jezdila „čtyřistaosmička“ na menších třináctipalcových kolech obutých do pneumatik 6,00 × 13".

Pohon obstarával podélně nad přední nápravou uložený kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 1358 cm³, jenž dával výkon 50 k (37 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou ovládanou řadicí pákou na sloupku volantu.

Při rozvoru náprav 2400 mm a rozehodu kol 1237 mm vpředu a 1227 mm vzadu byl Moskvíč 408 dlouhý 4090 mm, široký 1550 mm a vysoký 1480 mm.

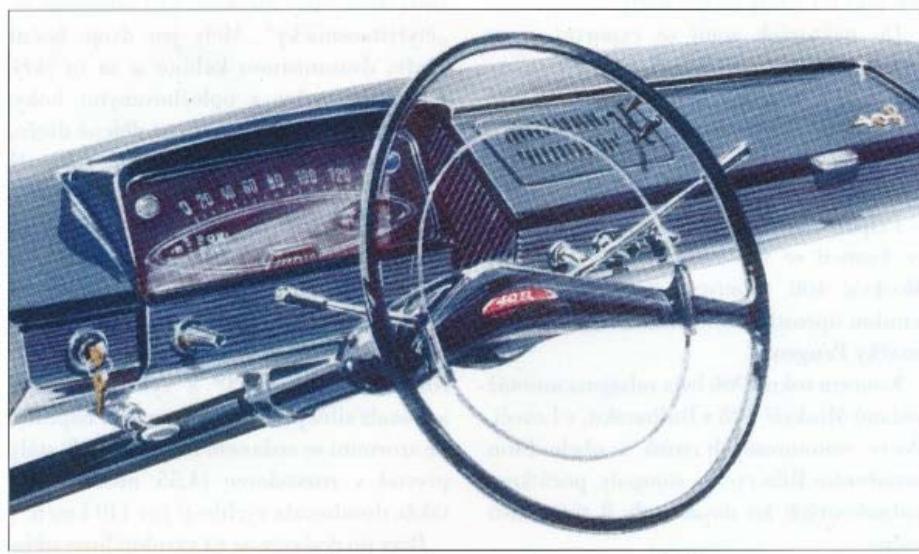


Dva z prototypů sedanu Moskvíč 408 při jízdních zkouškách v roce 1963





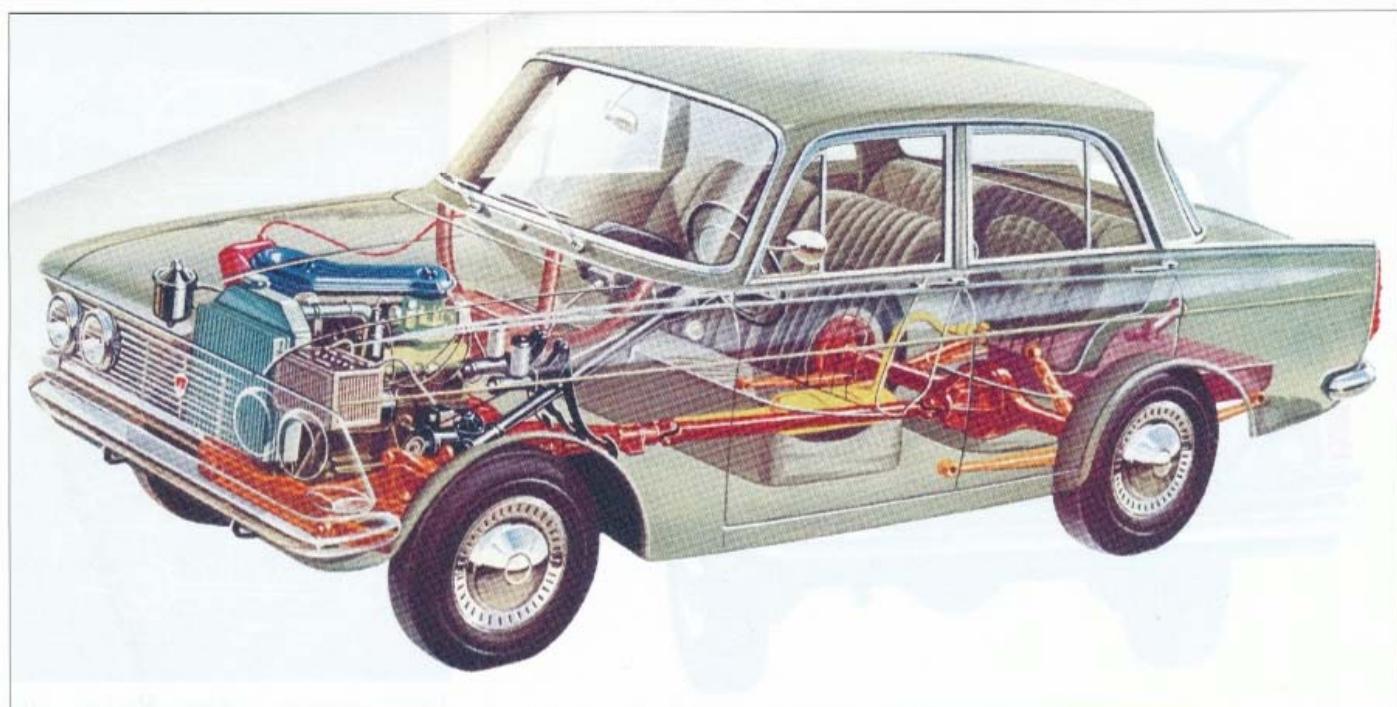
Moskvich 408 v exportním provedení se čtyřmi světlomety – reklamní kresba



Palubní deska vozu Moskvich 408 v původním provedení z roku 1964



Moskvich 408 s dáhou a letounem Tu-104 „České Budějovice“ (1965)



Rentgenová kresba exportní verze sedanu Moskvich 408 z roku 1966



Belgická Scaldia Diesel neboli Moskvich 408 se vznětovým motorem Perkins

Vykažoval pohotovostní hmotnost 990 kg a celkovou 1365 kg.

Zavazadlový prostor v zádi měl objem 360 l, jeho využití však poněkud komplikovalo náhradní kolo umístěné šikmo u pravého zadního podběhu. Vzadu uložená palivová nádrž o objemu 46 l měla nalévací hrdlo – stejně jako u dřívějších vozů druhé generace – uprostřed zadního čela karoserie, skryté za odklápěcí tabulkou zadní poznávací značky.

Moskvíč 408 dosahoval největší rychlosti přes 120 km/h, z 0 na 80 km/h dokázal zrychlit za 18 s a v běžném provozu spotřeboval 9 až 11 litrů benzingu na 100 km.

Zvláštností určenou jen pro země Beneluksu byla v Belgii montovaná Scaldia Diesel, tedy sedan Moskvíč 408 vybavený britským vznětovým čtyřválcem Perkins o objemu 1621 cm³ a výkonu 43 k (31,5 kW). Vůz poháněný těžším

dieselem jezdil nejvýše 120 km/h a nebyl příliš hbitý, na 100 km jízdy mu však stačilo jen 6 až 8 l tehdy laciné nafty.

Do některých zemí se exportní verze sedanu Moskvíč 408 E se čtyřmi světlomety dodávala se zážehovým motorem 1358 cm³ s výkonom zvýšeným na 55 k (40,5 kW). V Belgii se pro tyto sedany používalo označení Scaldia 1300 Elita.

Přípomeňme, že v Belgii stejně jako ve Francii se vůz nesměl prodávat coby Moskvíč 408, třímístné číselné označení s nulou uprostřed bylo chráněnou výsadou značky Peugeot.

Koncem roku 1966 byla zahájena montáž sedanů Moskvíč 408 v Bulharsku, v Loveči. Počty smontovaných vozů s obchodním označením Rila rychle stoupaly, počátkem sedmdesátých let dosahovaly 8 tisíc kusů ročně.



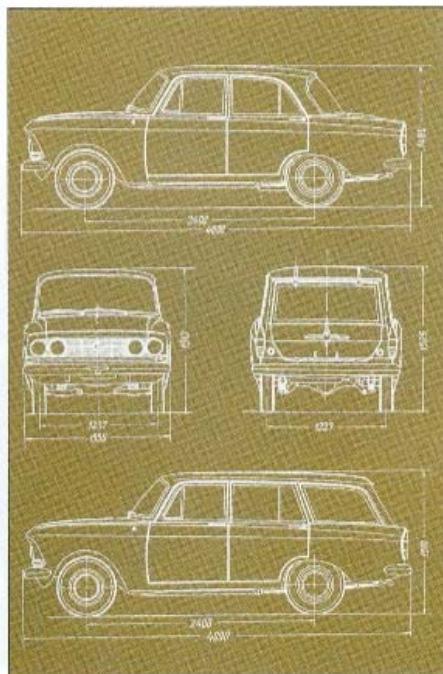
Exportní provedení kombi Moskvíč 426 vyráběné v letech 1967 až 1969

Dodávka a kombi

Koncem roku 1966 opustily továrnu první dodávkové vozy Moskvíč 433 odvozené ze „čtyřistaosmičky“. Měly jen dvoje boční dveře, dvoumístnou kabинu a za ní skříňovou nástavbu s oplechovanými boky. V zadní stěně byly vodorovně dělené dveře, jejichž vrený díl s oknem se vyklápel směrem vzhůru, zatímco spodní část se sklápěla dolů do vodorovné polohy. Podle údajů výrobce mohl Moskvíč 433 kromě dvou osob přepravovat 250 až 400 kg nákladu v závislosti na provozních podmínkách.

Dodávka jezdila na pneumatikách rozměru 6,50 × 13" s vyšší únosností a dostala silnější listová pera zadní nápravy. Ve srovnání se sedanem měla „kratičí“ stálý převod v rozvodovce (4,55 místo 4,22), takže dosahovala rychlosti jen 110 km/h.

Brzy po dodávce se na výrobní lince objevily i první vozy Moskvíč 426, pětidveřová



Vnější rozměry sedanu Moskvíč 408 a pětidveřového kombi Moskvíč 426



Kombi Moskvíč 426 mělo do roku 1972 vodorovně dělené zadní dveře



Dodávkový Moskvich 434 mohl přepravovat dvě osoby a 300 kg nákladu



I dodávka měla původně dělené zadní dveře se sklopným spodním dílem

kombi s dělenými dveřmi v zadní stěně uspořádanými stejně, jako u typu 433. Také kombi se vyznačovalo většími pneumatikami, „kratším“ stálým převodem a zesílenými zadními pery.

S dvoudílnými zadními dveřmi se kombi a dodávky vyráběly až do konce roku 1972, kdy dostaly jednodílnou nahoru vyklápěcí zadní stěnu karoserie.

Obě karosářské verze se od sedanu lišily umístěním náhradního kola ve vodorovné poloze pod podlahou zavazadlového resp. nákladního prostoru a vyústěním hrdla palivové nádrže, které nebylo vzadu uprostřed, ale asymetricky vedle levého zadního blatníku.

Zajímavostí bylo, že furgony Moskvic 433 P s volantem vpravo byly určeny nejen na export do zemí s levostranným provozem, ale v menších počtech také pro sovětskou poštu. Sloužily zejména ke svozu

poštovních zásilek a volant vpravo řidiči umožňoval, aby se k poštovní schránce dostal bez obíhání vozidla.

Kombi a dodávky ovšem tvořily jen menší část produkce, výraznou převahu si na výrobních linkách udržovaly sedany.

S motorem OHC

V listopadu 1967, při příležitosti 50. výročí bolševické revoluce, byly zhotoveny první sedany s označením Moskvic 412. Navenek se od „čtyřistaosmičky“ prakticky nijak nelišily, pod kapotou však skrývaly zcela nový čtyřválec s rozvodem OHC, který z objemu 1478 cm³ dával výkon 75 k (55 kW). Dnes už není tajemstvím, že se jeho tvůrci nechali inspirovat motorem německého vozu BMW 1500 z roku 1961.

Moskvic 412 se začal sériově vyrábět v roce 1968 a na rozdíl od svého staršího sourozence se mohl pochlubit velmi

slušnými dynamickými vlastnostmi. Z nuly na 100 km/h dokázal sprintovat za necelých 19 sekund a uháněl největší rychlosti přes 140 km/h. Háček byl jen v tom, že musel vystačit s tradičně řešeným podvozkiem s poháněnou zadní nápravou opatřenou listovými pery a s bubnovými brzdami na předních i zadních kolech, k nimž dostal alespoň posilovač.

V listopadu 1968 byla automobilka MZMA přejmenována na Avtomobilnyj zavod imeni Leninskovo Komsomola – zkráceně AZLK. V roce 1969 její roční produkce poprvé překročila 100 tisíc vozů, ze 101 836 vyrobených automobilů Moskvic bylo 64 767 vyvezeno do zahraničí, především do zemí východního bloku.

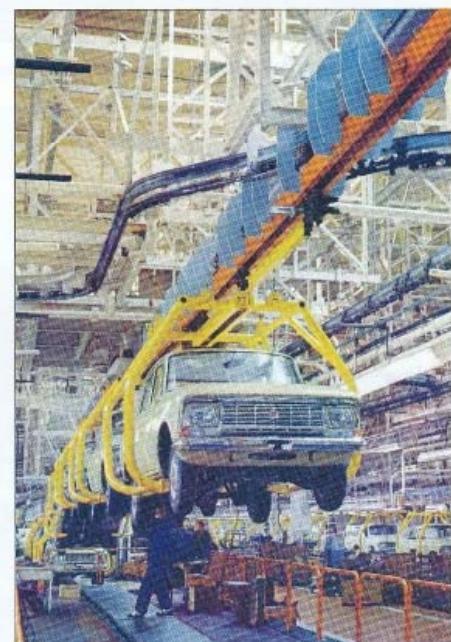
Paleta vyráběných modelů čítala jednak vozy poháněné starším typem motoru 1,36 l s rozvodem OHV, tedy sedany 408, kombi 426 a dodávky 433, ale také automobily



Moskvic - reprezentant evropských vozů



Poněkud optimisticky laděný prospekt Mototechny na Moskvic 408 a 412



Jedna z nových výrobních linek moskovské automobilky AZLK (1974)

MOSKVIČ 408 / 412

427

Všechny tři typy automobilů Moskvič vynikají robustností konstrukce, snadným přístupem k agregátům, velkým zavazadlovým prostorem a dokonalým pohodlím pro řidiče i spolucestující. Tyto vlastnosti jsou oceňovány při provozu na neupravených cestách a v těžkých povětrnostních podmínkách.

Třikrát Moskvič-tříkrát bezpečná, rychlá a pohodlná jízda.



Skromně pojatý propagační leták Mototechny z poloviny sedmdesátých let



Stotisící automobil značky Moskvič před expedicí do Československa



Moskvič v čele kolony Mototechny na 1. máje 1975 v Praze na Letné

s novým čtyřválcem OHC o objemu 1,5 l – sedan 412, kombi 427 a furgon 434.

Koncem roku 1969 se změnila „tvář“ všech vozů Moskvič, dostaly novou masku s obdélníkovými světlomety, které dodával východoněmecký kombinát FER z Ruhly. U sedanů Moskvič 408 (někdy také označovaný jako 408/I) a 412 se zároveň změnil i tvar zádě, jež si zachovala náznaky „křídélka“ na blatnících, nově však měla vodorovně orientované zadní svítilny místo dřívějších svislých.

Kombi a dodávky měly sice modernizovanou přední partii s obdélníkovými světlomety, až do konce roku 1972 jim však zůstala původní zádě s poněkud rustikálně působícími dvoudílnými dveřmi. Přechod na jednodílné nahoru vyklápěcí dveře v zádi byl veden snahou přiblížit vozy Moskvič modernější konkurenci z nově postavené továrny v Togliatti, kombi VAZ-2102.

Kvůli zvýšení pasivní bezpečnosti byla dvakrát, v letech 1969 a 1971, upravena palubní deska všech modelů, dostala pružné obložení z pěnového polyuretanu. V rámci unifikace byla u „čtyřistaosmičky“ v roce 1973 přemístěna řadicí páka od volantu mezi přední sedadla, za ní byla nově páka ruční brzdy dříve umístěná pod palubní deskou.

V listopadu 1971 byl zahájen provoz v novém výrobním komplexu AZLK vybaveném technologickým zařízením francouzské firmy Renault. Ve spolupráci s Renaultem vznikly i dvě další továrny: moderní výroba motorů v Ufě a karosářsko-montážní závod v Iževsku.

Továrna Ižmaš v Iževsku, průmyslovém centru vzdáleném tisíc kilometrů východně od Moskvy, vyráběla už od roku 1966 svoji verzi „čtyřistaosmičky“ a o dva roky později také „čtyřistadvacítka“. Od svých





Kombi Moskvich 427 na propagačním snímku Mototechny z roku 1975

moskevských sourozenců se vozy IŽ odlišovaly tím, že si i po roce 1969 zachovaly dva kruhové světlometry.

V roce 1972 představil Ižmaš svůj první specifický model s označením IŽ-2125 neboli IŽ 1500 Kombi. Byl to vlastně Moskvich 412 s upravenou splývavou zádí opatřenou nahoru vyklápěcími pátými dveřmi podobně jako u Renaultu 16. Dostal specifickou masku s obdélníkovými světlometry po stranách doplněnými obrysovými světly a blikači, také zadní svítily byly jiné.

Modernizace

Na podzim 1974 slavil sovětský automobilový průmysl padacítiny a na výstavě v Moskvě se veřejnosti poprvé představil modernizovaný Moskvich 2140 s nově tvarovanou přídí a zádí karoserie, novou palubní deskou a řadou dalších úprav. Jak bylo tehdy zvykem, sériové výroby se tento vůz dočkal až o rok a půl později, v únoru 1976. Na úpravách karoserie se podílel známý americký designér Raymond Loewy, v té době už jednaosmdesátiletý.

Modernizované sedany nesly označení Moskvich 2138 a 2140, přičemž první měl pod kapotou motor 1,36 l s rozvodem OHV a výkonem 50 k (37 kW), zatímco druhý jedenapůlitrový čtyřválec OHC s výkonem 75 k (55 kW). Charakteristickým prvkem byla plastová mřížka výdechu větrání na zadním blatníku, vitaným technickým zlepšením montáž předních kotoučových brzd. Jinak se podvozek s poháněnou tuhou zadní nápravou s listovými pery nijak výrazněji nezměnil.

Vnitřní výbava vozu byla zcela nová, palubní deska byla osazena třemi kruhovými přístroji (ale otáčkoměr byste hledali marně), nově tvarovaná přední sedadla dostala opěrky hlavy.

Vozy s karoserií kombi a označením Moskvich 2136 a 2137 měly modernizovanou přídí s obdélníkovými světlometry, které



Moskviche 408/412 ve službách Veřejné bezpečnosti v Praze v roce 1976



Prospekt vozu IŽ 1500 Kombi se splývavou zádí z první poloviny 70. let



Modernizované sedany Moskvíč 2138 a 2140 k nám přišly v roce 1976



Moskvíč 1500 SL ročníku 1983 s plastem obloženými nárazníky

mohly být stejně jako u sedanů opatřeny ostříkovači a stěrači, vzadu ale zůstalo vše při starém, včetně poněkud archaicky vyhlížejících světle orientovaných svítilek. Stejně na tom byla i modernizovaná dodávka s označením Moskvíč 2134.

Novinkou sezóny 1980 byl Moskvíč 1500 SL, luxusní verze modelu 2140 určená převážně na export. Vůz měl plastem obložené nárazníky, plastové kryty středu kol, ochranné lišty na bocích karoserie a černou mřížku masky, v níž už nebyl tradiční znak se stylizovaným rudým praporem, ale jen decentní nápis AZLK.

Okna v předních dveřích byla nedělená, bez trojúhelníkových větracích okének, přibyla zevnitř seřiditelná vnější zpětná zrcátka. Zcela nová byla palubní deska s „kapličkou“ vybavenou dvěma kruhovými přístroji a novinkou – digitálními hodinami. Moskvíč 1500 SL byla také prvním sovětským automobilem nabízeným s metalickým lakem.

Od roku 1982 už měly nedělená okna v předních dveřích všechny vozy značky Moskvíč, stejně jako nápis AZLK na masce. V bulharském Loveči byl v roce 1984 smontován rekordní počet 16 tisíc vozů

Moskvíč 2140, montáž klasických sedanů tam pokračovala do roku 1987.

V mateřské továrně byla výroba automobilů Moskvíč klasické konцепce ukončena v roce 1988, kdy je plně nahradil moderně upravený Moskvíč 2141 Aleko s pohonem předních kol. V Iževsku se klasické vozy s nevelkými změnami vyráběly až do roku 1999. Podle ne vždy jednoznačných údajů bylo v obou továrnách vyrobeno kolem 3,5 milionu automobilů této řady.

Moskvíče u nás

O poněkud rozpačitých začátcích „čtyřistaosmičky“ u nás jsme se už zmínili, dodejme tedy, že do konce roku 1975 bylo do Československa dovezeno celkem 79 tisíc vozů řady Moskvíč 408/412, včetně 4 tisíc verzí kombi.

V období 1976 až 1980 k nám z AZLK dodali přes 48 tisíc modernizovaných modelů řady 2138/2140, z toho 4 tisíce kombi Moskvíč 2137. Mototechna tyto automobily doprodávala do roku 1982, poslední dvě desítky exemplářů byly prodány jako ojeté až v roce 1983.

Text: Jan Tuček

Foto: archiv autora



Moskvíče 2138 a 2140 měly na zadních blatníkách mřížky větrání



Jedním ze znaků modernizovaných sedanů byl černý pruh na zádi



Kombi Moskvíč 2137 v exportním provedení s volantem upravo