

Link do produktu: <https://shop.makieciarz.pl/herpa-066877-moskwicz-408-jasnoniebieski-p-35666.html>

Herpa 066877 - Moskwicz 408, jasnoniebieski



Cena	64,40 zł
Dostępność	
Czas wysyłki	24 - 48 godzin
Numer katalogowy	her_066877
Kod EAN	4013150066877
0-14	
Skala / Spur	
CE	

Opis produktu

Herpa 066877 - Samochód osobowy Moskwicz 408, jasnoniebieski

Moskwicz 408 – samochód osobowy produkowany przez radzieckie zakłady [MZMA](#) (Moskiewska Fabryka Samochodów Małolitrażowych), późniejsze AZLK, w latach 1964–1975.

Opis modelu

Produkcję następcy modeli [Moskwicz 407](#) i przejściowego [403](#) rozpoczęto we wrześniu [1964](#) roku. Prace projektowe nad nową generacją Moskwy, całkowicie zrywającą z nadwoziem i stylistyką poprzedników, rozpoczęły się w [1959](#)^[1].

Nowy model przejął po swoich poprzednikach układ napędowy. Jednakże silnik o pojemności 1358 cm³, wywodzący się jeszcze konstrukcją z przedwojennego Opla Kadetta, przeszedł modernizację, w wyniku której uzyskał nowy dwugardzielowy gaźnik^[1]. Moc w stosunku do poprzednika wzrosła do 50 KM. Zawieszenie przejęto z przejściowego modelu 403, z niewielkimi zmianami, m.in. resorów tylnego mostu. Mimo że nie było ono nowoczesne, dobrze odpowiadało kiepskim drogom wiejskich rejonów ZSRR^[1]. Nowością była automatyczna regulacja hamulców. Samochód otrzymał mniejsze 13-calowe koła, co pociągnęło zmniejszenie przełożenia przekładni głównej z 4,55:1 do 4,22:1^[1]. Późniejszą odmianą z mocniejszym silnikiem był [Moskwicz 412](#).

Moskwicz 408 posiadał nowoczesne kanciaste nadwozie, odpowiadające modzie samochodowej tamtego okresu; zaprojektowane przez Borisa Iwanowa i nie czerpiące bezpośrednio z żadnych zagranicznych wzorów^[2]. Wnętrze było obszerniejsze (szersze) niż w poprzednim modelu, zapewniając możliwość podróżowania (przy niewielkim komforcie) 5 osób. Odmiana na rynek wewnętrzny charakteryzowała się chromowaną kratą chłodnicy z dwoma okrągłymi reflektorami, natomiast wersja kierowana głównie na eksport, o oznaczeniu *Moskwicz 408E*, posiadała cztery reflektory oraz chłodnicę oleju.

W 1964 rozpoczęto produkcję, lecz w tym roku wyprodukowano tylko 1050 samochodów^[3]. Od grudnia 1969 roku rozpoczęto produkcję zmodernizowanego Moskwy 408IE. Zmiany objęły nadwozie, zunifikowane ze zmodernizowanym modelem [Moskwicz 412](#). Najbardziej charakterystycznym elementem tej modernizacji jest nowa osłona wlotu powietrza z prostokątnymi reflektorami w chromowanych oprawach (importowanymi z [NRD](#)). Pionowe lampy zespolone z tyłu zastąpiono przez poziome, z charakterystycznymi trójkątnymi kierunkowskazami na szczątkowych pionowych „płetwach”. Zgodnie z

europejskimi tendencjami, zadbane o bezpieczeństwo: nowe nadwozie miało strefy zgniotu z przodu i z tyłu^[4], metalowa deska przyrządów i wewnętrzne elementy nadwozia otrzymały od lutego 1969 częściowe miękkie poliuretanowe nakładki, a od 1971 cała deska przyrządów była wykładana poliuretanem^[1]. W tym okresie przednią kanapę zamieniono na indywidualne fotele, a w 1973 pomiędzy siedzeniami umieszczono dźwignię zmiany biegów, przeniesioną z kolumny kierownicy oraz dźwignię hamulca ręcznego, przeniesioną spod deski przyrządów^[1]. Wersja ze zmodernizowanym nadwoziem została oznaczona 408IE (ros. 408ИЭ, od *ispolnienije eksportnoje* – wykonanie eksportowe), żeby dać wyraz temu, że spełnia normy na rynki zagraniczne^[4].

Na bazie modelu 408 produkowano także wersje kombi [Moskwicz 426](#) oraz furgon [Moskwicz 433](#). Wersje te miały także swoje odmiany z mocniejszym silnikiem 1,5 l, odpowiadającym Moskwiczowi 412. Zakłady MZMA opracowały również Moskwicza 408 w wersji [coupé](#) i [cabrio](#) (Moskwicz 408 Turist, 2 egzemplarze), ale te wersje nie trafiły do seryjnej produkcji.

W latach 1966–1967 model 408 produkowany był również przejściowo w zakładach [IżAwto](#) w [Iżewsku](#) (z dwoma okrągłymi reflektorami).

Oprócz rynku radzieckiego, Moskwicz 408 był szeroko eksportowany, głównie do bloku państw socjalistycznych, ale też na Zachód. Cieszył się tam powodzeniem dzięki nowoczesnej sylwetce i dobremu wyposażeniu, przy niskiej cenie^[1]. Na przykład, w 1968 roku 55% produkcji ogólnej produkcji Moskwiczy (model 408 i pochodne) skierowano na eksport^[5]. Na eksport kierowano zazwyczaj odmiany lepiej wyposażone. Istniała też eksportowa wersja Moskwicz 408P z kierownicą po prawej stronie. Moskwicz 408 był milionowym samochodem wyprodukowanym przez zakłady MZMA/AZLK w 1967 roku^[1].

W Polsce Moskwicz 408 kosztował w latach sześćdziesiątych 124 tys. zł (dla porównania: [Warszawa 203](#) – ok. 120 tys. zł, [Wartburg 353](#) – 120–130 tys. zł, [PF 125p 1300](#) – 160 tys. zł) lub 1720 dolarów USA w [eksporcie wewnętrznym](#)^[6].

Moskwicz 408 używany był także w radzieckim sporcie samochodowym. Dzięki dużej wytrzymałości, odnosił pewne sukcesy także w rajdach międzynarodowych, jak [Rajd Polski](#) w 1965 i [Rajd Grecji](#) (Akropolis) w 1966

Źródło: WIKIPEDIA