ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 54

ИЖ-2125

НЕ СВЯЗЫВАЙСЯ С КАПИТАЛИСТАМИ!
НАШ ОТВЕТ ФРАНЦУЗАМ
ПРОЕКТ ЗАКРЫТ, МОДЕЛЬ ЗАБЫТА

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №54, 2011

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх): © Свердловская киностудия;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7· (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

Благодарим за предоставленный
автомобиль ИЖ-2125
Андрея Юрьевича Кузнецова
(г. Москва)

Дата выхода в России 01.03.2011

Летом 1973 года завершил программу космических исследований «Луноход-2», экипаж «Союза-19» приступил к совместным тренировкам с американскими коллегами по проекту «Союз–Аполлон». Но даже столь яркие успехи державы в деле освоения космоса не затмили в глазах отечественных автолюбителей появление новой модели Ижевского автозавода с непривычным названием ИЖ-2125 «Комби» и необычным кузовом «лифтбэк».

Модели развития

К середине 60-х благосостояние советских граждан заметно выросло, правда, тратить сбережения было практически не на что. Народ держал «соцнакопления» в кубышках: это приводило к замедлению оборота денежной массы и грозило плановой социалистической экономике стагнацией. Между тем малолитражки пользовались повышенным спросом. Увеличение объемов производства легковушек позволило бы вытянуть у населения «лишние» деньги и вновь запустить их в оборот. Но около половины всех «Москвичей» уходило на экспорт страна нуждалась в валюте, а выпускавший «Запорожцы» завод «Коммунар» никак не мог выйти на проектную мощность.

Руководство страны понимало, что придется не только реконструировать существующие автомобильные заводы, но и построить новые. Правда, в вопросе строительства новых автогигантов единодушия не было. Одни предлагали не мудрствовать, а пойти по проторенному 35 лет назад пути закупить за границей перспективную модель вместе с заводом для ее производства. Другие, в том числе председатель Высшего совета народного хозяйства СССР Д. Ф. Устинов, настаивали на радикальном расширении производства уже существующих предприятий, аргументируя свою позицию политическими соображениями «не нужно связываться с капиталистами». В конце концов, жизнеспособными были признаны обе модели развития. «Западники» вскоре выбили карт-бланш на строительство ВАЗа, а ведомые Устиновым «славянофилы» получили на откуп Ижевск, проявив при этом завидную расторопность: приказ о создании автопроизводства на базе работавшего на оборонку «Ижмаша» был подписан 25 июня 1965 года.

Готов к труду и обороне

Идея состояла в том, чтобы наладить на новом заводе производство уже существующей отечественной модели. Оптимальной кандидатурой для «клонирования» посчитали «Москвич-408». Было принято решение начать сборку первых удмуртских малолитражек из готовых комплектующих. Дожидаться окончания строительства новых цехов не стали, использовав недостроенный корпус предприятия по выпуску электроники. Директором нового завода назначили Ивана Федоровича Белобородова.

Работы по организации мелкосерийного производства автомобилей в экспериментальном корпусе (это было здание несостоявшегося электронного завода) начались 6 апреля 1966 года. В октябре в цехе так называемого «белого кузова» начались пробные испытания напольного конвейера, а уже 12 декабря с конвейера

Легковой автомобиль ИЖ-2125 имел второе официальное название — ИЖ-Комби

ИЖ-2125 в сборочном корпусе Ижевского автозавода

сошел первый «Москвич-408» с эмблемой «Ижмаша» на облицовке радиатора. Тем временем ударными темпами шло строительство основных производственных корпусов будущего автозавода.

а территория предприятия заняла более 120 Га. Суммарная длина конвейерных линий равнялась 33,5 км. Впервые в Советском Союзе промышленные объекты возводились с помощью вертолетов.

Основное оборудование стоимостью в несколько сот миллионов рублей для прессового, сварочно-кузовного, окрасочного, гальванического и сборочного производств приобретали через фирмы *Renault* и *Erfurt*. Высокое качество ижевских «Москвичей», выгодно отличавшее их от московских собратьев, автолюбители объясняли характерной для оборонных предприятий производственной дисциплиной и использованием «военных» технологий. В действительности качество обеспечивала импортная автоматика, моментально останавливавшая конвейер при малейшем нарушении технологии или производственном сбое.
Уже в 1969 году был запущен цех мелкой штамповки. Чуть позже достроили корпуса для цехов сварки, окраски и сборки «белого кузова», а также цехов мягких узлов и окончательной сборки автомобиля. Осенью 1970 года заработал главный конвейер. В 1971 году завод полностью вступил в строй и выпустил более 71 тысячи автомобилей марки «ИЖ».

На фоне отечественных автомобилей ИЖ-Комби выглядел иномаркой, на которую зачем-то нацепили эмблему «Ижмаша»

Разумеется, строить автогигант не в чистом поле, а в развитой промышленной зоне, было проще. Однако Д. Ф. Устинов, безусловно, слукавил, предложив использовать в качестве основы будущего производства «Ижмаш» и тем самым сэкономить государственные средства. Для строительства новых корпусов пришлось вырыть и переместить 3 млн. куб. метров грунта и уложить 20 тыс. куб. метров бетона. Общая площадь цехов составила почти 540 тыс. кв. метров,

Председатель ВСНХ СССР Д. Ф. Устинов еще раз покривил душой, когда заявлял о недопустимости «связываться с капиталистами». Уникальный пресс для штамповки кузовов в 1969 году заказали во Франции, причем для транспортировки 160-тонной махины из Гавра в Удмуртию задействовали теплоход «Нева», а от порта до нового завода груз на специальной тележке тащили девять тягачей и тракторов.

Несмотря на то что в Ижевске планировалось выпускать «Москвичи», спустя два месяца после подписания приказа о создании завода на «Ижмаше» было сформировано собственное конструкторское бюро (ГКБ-88). Коллектив конструкторов возглавил Николай Иванович Слесаренко. В 1970 году пост главного конструктора занял заместитель Слесаренко Владимир Арамаисович Абрамян.

Опытный образец ИЖ-Комби (1971 год): на решетке радиатора вместо заводской эмблемы — надпись «ИЖ-1500»

Почти иностранец

В 1965 году европейской публике был представлен новый автомобиль *Renault-16*. В 1966-м эта машина удостоилась титула «Европейский автомобиль года», и в том же году ижевские конструкторы на дизайнерской выставке в Москве дали свой «ответ французам», продемонстрировав автомобиль ИЖ-Комби — нечто среднее между «Москвичом-408» и «Москвичом-426». Крыша этой оригинальной машины была несколько длиннее, чем у седана, а задняя дверь в багажный отсек располагалась под углом, близким к 45 градусам.
Облик ИЖ-Комби — необычный задок в сочетании с оригинальной облицовкой радиатора и хромированными нишами прямоугольных фар, подфарники и поворотники,

ИЖ-Комби был максимально унифицирован с базовой моделью «Москвича», то есть для освоения производства требовались минимальные капиталовложения. В то же время он производил впечатление нового автомобиля, что позволяло надеяться на конкурентоспособность модели не только на внутреннем, но и на внешнем рынке. Это стало особенно актуально в начале 70-х, когда у «Москвичей» появилась альтернатива — «Жигули».

объединенные в один блок, расположенный на углах передних крыльев, был нетипичным для советских автомобилей. На фоне седанов и универсалов, выпускаемых отечественными автозаводами, этот ИЖ производил впечатление иномарки, хозяин которой зачем-то нацепил на облицовку ижевскую эмблему. Самое удивительное, что эту разработку министерство готово было поставить на конвейер!

Когда было налажено серийное производство «Москвича-412», основной модели «Ижмаша», наконец-то появилась возможность заняться освоением собственных моделей. Внедрение заводских разработок начали с «каблучка» ИЖ-2715, поскольку удовлетворение потребностей народного хозяйства считалось приоритетной задачей. После того как в 1972 году с конвейера завода сошли первые 829 серийных фургонов повышенной вместимости, очередь дошла и до ИЖ-Комби. Серийное производство началось с пуском главного конвейера нового завода. В 1973 году было построено 570 автомобилей этой модели, и в дальнейшем объем выпуска только наращивался.

Простая комбинация

Основное отличие ИЖ-Комби от классического «Москвича» третьего поколения заключалось в конструкции задней части кузова. Застекленная пятая дверь поднималась и удерживалась в открытом положении при помощи телескопических сервомеханизмов. Большой наклон двери, по замыслу конструкторов, не только придавал автомобилю неповторимый облик, но и улучшал аэродинамику кузова, что позволяло свести к минимуму «родовой» недостаток универсалов: загрязнение заднего стекла и подсасывание в салон пыли, влаги и отработанных газов.

Весьма рационально было скомпоновано пространство за задним мостом. В самом низу крепился бензобак. Над ним располагался «технический этаж», в котором горизонтально укладывалась запаска и комплект инструментов. Крышка этого отсека служила полом основного багажного отделения, рассчитанного на 50 кг груза. При сложенном заднем сиденье получалась длинная и ровная грузовая площадка, выдерживавшая 200 кг. При этом объем грузового отсека увеличивался до 1,15 м^3 Жесткость кузова

Испытания опытных образцов ИЖ-2125 на пассивную безопасность при наезде на автомобиль сзади (Дмитровский автополигон, 1971 год)

А в это время...

1976 год

9 сентября в Пекине скончался китайский лидер Мао Цзэдун, занимавший пост председателя компартии Китая с 1943 года и до самой смерти. Мао провел несколько громких политических кампаний, унесших жизни миллионов людей. *На фото:* Мао Цзэдун (справа) с китайскими рабочими.

1978 год

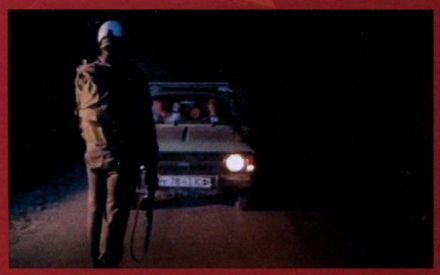
Нобелевская премия присуждена выдающемуся советскому физику, академику АН СССР Петру Леонидовичу Капице за базовые исследования и открытия в области физики низких температур. Капица был одним из основателей Московского физико-технического института (МФТИ).

1982 год

Космические полеты в составе экипажей «Союза Т-5» и «Союза Т-7» совершила Светлана Савицкая, вторая в мире женщина-космонавт, знаменитая летчица, заслуженный мастер спорта СССР. *На фото:* экипаж корабля «Союз Т-7» (слева направо) Леонид Попов, Светлана Савицкая и Александр Серебров.

«Я объявляю вам войну» (реж. Я. Лапшин, 1990 год)

Подполковник Владимир Ерохин, выйдя в отставку, возвращается в родной город, в котором он не был пятнадцать лет. Ерохин чувствует — в городе не все ладно. Начало 90-х, появились первые кооперативы, а с ними и те, кто хотел бы «пощипать» кооператоров. Но никто не обращается в милицию — все боятся банды Фомы. Подручные Фомы избивают Ерохина, он объявляет бандитам войну и начинает отвечать ударом на удар. Фома «советует» ему уехать: «Два медведя в одной берлоге не уживутся». Но Ерохин в свою очередь предлагает Фоме убраться из города. Однажды вместе с друзьями и любимой девушкой на новеньком ИЖ-Комби «народный мститель» отправляется на дачу, где его поджидают бандиты. Но и милиция не дремлет: на глазах Ерохина Фому и его подручных арестовывают.



Серийный автомобиль ИЖ-2125

пришлось увеличить за счет дополнительных лонжеронов, а заднюю подвеску усилить дополнительными рессорными листами.

Если в «Москвичах»-универсалах багажное отделение представляло собой единый с салоном объем, разделенный лишь спинкой заднего сиденья, то в ИЖ-Комби на уровне спинки располагалась откидная полка, рассчитанная на 10–15 кг багажа. Для Комби сделали совершенно новые аутентичные задние фонари, стилистически близкие к форме фар. Лампа заднего хода на задней панели автомобиля получила отдельный плафон.

Все остальное эффектному дебютанту досталось от старого седана. При этом с самого начала ИЖ-Комби оснащался только 75-сильным двигателем УЗАМ-412 и комплектовался всеми «наворотами», отличавшими рестайлинговую версию «Москвича» третьего поколения от колес до травмобезопасных пенополиуретановых накладок на металлические элементы салона и трехрядного модернизированного отопителя.

Что касается «механики»: здесь стоит отметить осуществленный в 1980 году переход на закрытую систему охлаждения с расширительным бачком, рассчитанную на антифриз, введение закрытых подшипников полуосей и использование в редукторе заднего моста «жигулевского» масла ТАД-17, ставшее возможным благодаря фосфатированию шестерен редуктора и дифференциала.

Дальние родственники

Renault-16 (1965–1980 годы)
Renault-16, производство которого началось в 1965 году, стал ярким примером того, как важно появиться в нужном месте в нужное время. Ни передний привод, ни кузов «хэтчбек» к середине 60-х годов XX века уже не были чем-то принципиально новым, но применив их на семейном автомобиле малого класса, конструкторы *Renault* положили начало новой тенденции в автомобилестроении. В *Renault-16* можно найти и несколько «изюминок». Например, для увеличения площади остекления салона и удобства посадки без увеличения общей высоты кузова боковины крыши в поперечном сечении были приподняты. Кроме того, база левых колес на шесть сантиметров больше базы правых. Этого потребовала компоновка элементов трансмиссии и подвески. В 1966 году *Renault-16* удостоился звания «Европейский автомобиль года».

Citroen GS (1970–1980 годы)
В начале 70-х годов специалисты НАМИ активно испытывали иностранные автомобили с кузовами типа «хэтчбек». Среди прочих иномарок был и *Citroen GS* 1970 модельного года. Следует подчеркнуть, что кроме формы кузова, позаимствовать что-либо из его конструкции тогда не представлялось возможным. Модель *GS* развивала идеи, опробованные на его «революционном» предшественнике *Citroen DS*. Прежде всего, речь шла об особенной гидропневматической подвеске, делающей ход автомобиля чрезвычайно мягким и плавным и позволяющей менять дорожный просвет в зависимости от дорожных условий и режима движения. Картину дополняли передний привод, передние дисковые тормоза и двигатель с оппозитным расположением цилиндров и воздушным охлаждением рабочим объемом 1015, 1129, 1222 или 1299 см^3

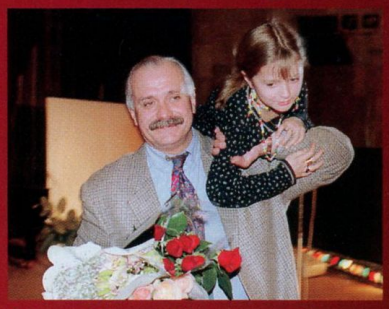
1984 год

На XIV Олимпийских играх в Сараево сборная СССР по хоккею с шайбой, выиграв у сборной ЧССР финальный матч со счетом 2:0, вернула себе звание олимпийских чемпионов. *На снимке:* вратарь Владислав Третьяк и капитан команды Вячеслав Фетисов после награждения.

1990 год

7 февраля отменена 6-я статья Конституции СССР о руководящей роли КПСС в жизни советского общества. Конституция 1977 года, закреплявшая однопартийную политическую систему и монополию коммунистов на власть, действовала на территории России до декабря 1993 года и вошла в историю как «конституция развитого социализма».

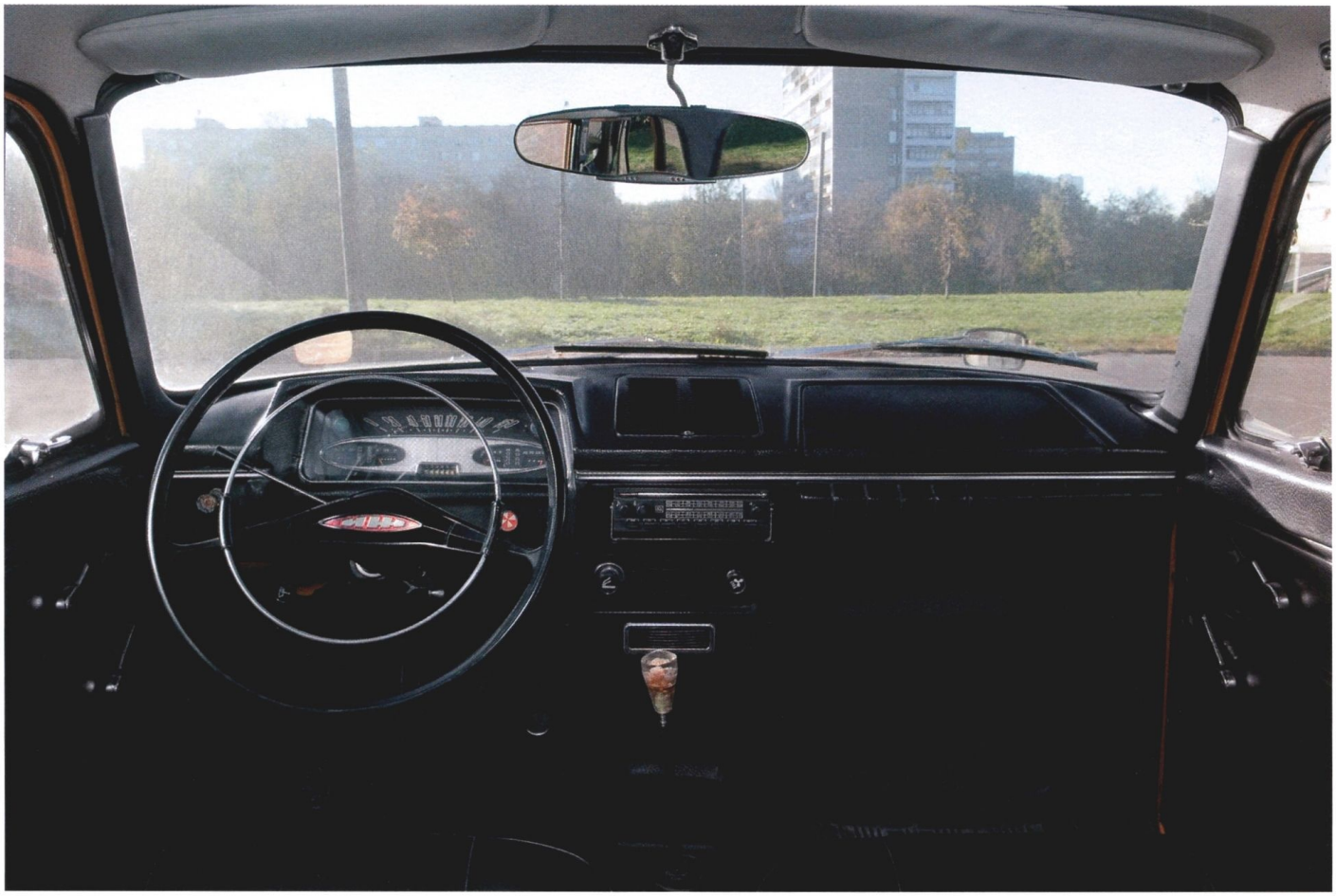
1995 год



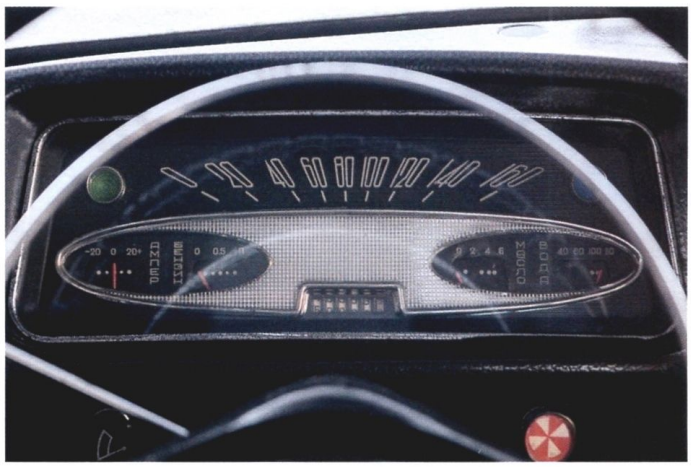
Картина Никиты Михалкова «Утомленные солнцем» получила премию «Оскар» как лучший иностранный фильм. В том же году фильм был удостоен Гран-при Каннского кинофестиваля. *На фото:* Никита Михалков с дочерью Надей, сыгравшей одну из главных ролей.

ИЖ-2125

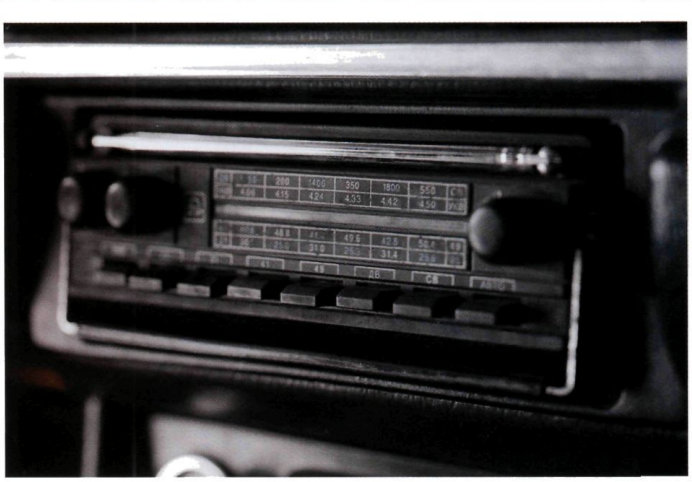
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР



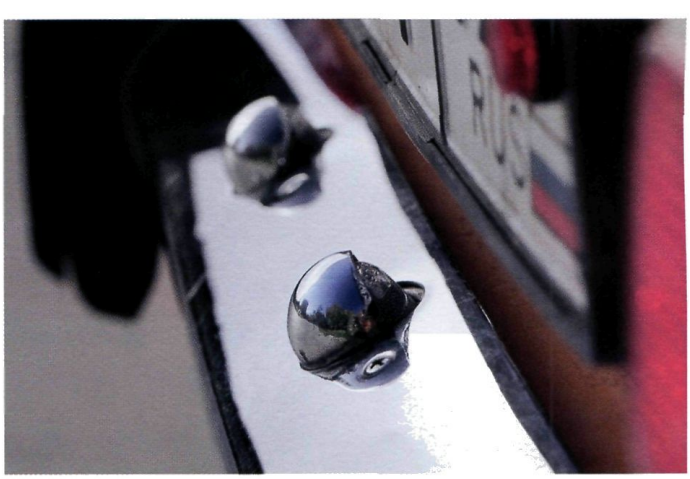
- *Отделка салона и на базовом ИЖ-412, и на ИЖ-Комби абсолютно одинаковая*
- *В наследство от «Москвича-408» ИЖ-Комби достался тонкий пластиковый руль с сигнальным металлическим кольцом в центре обода*
- *Приборная панель с овальными окошками дополнительных приборов тоже от «Москвича-408»*

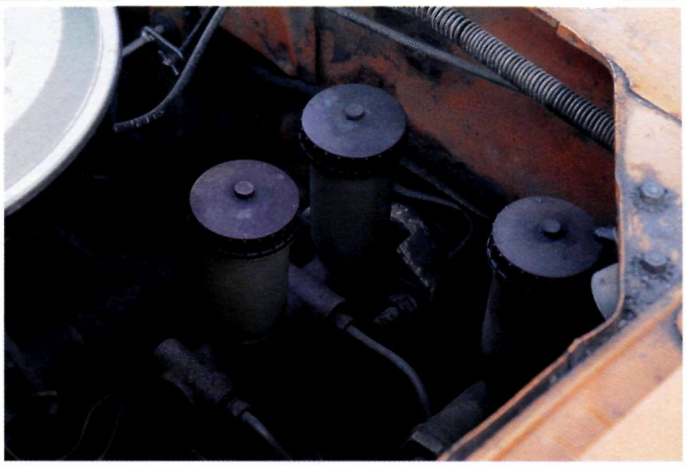


- *Металлическая решетка в центре приборной панели на ИЖах закрывала единственный штатный динамик радиоприемника*
- *Отличительная особенность всех ИЖ-Комби первых выпусков — оригинальная решетка радиатора с большими вертикальными фонарями по углам*
- *Зеркала заднего вида устанавливались на передних крыльях*
- *Форма огромных по тогдашним меркам задних фонарей ИЖ-Комби повторяла форму фар головного освещения*
- *Карты дверной обивки на ИЖах несколько отличались от аналогичных карт на автомобилях АЗЛК*
- *Быстросъемный (целиком, вместе с антенной) приемник — непременный атрибут советских легковых автомобилей 70–80-х годов*

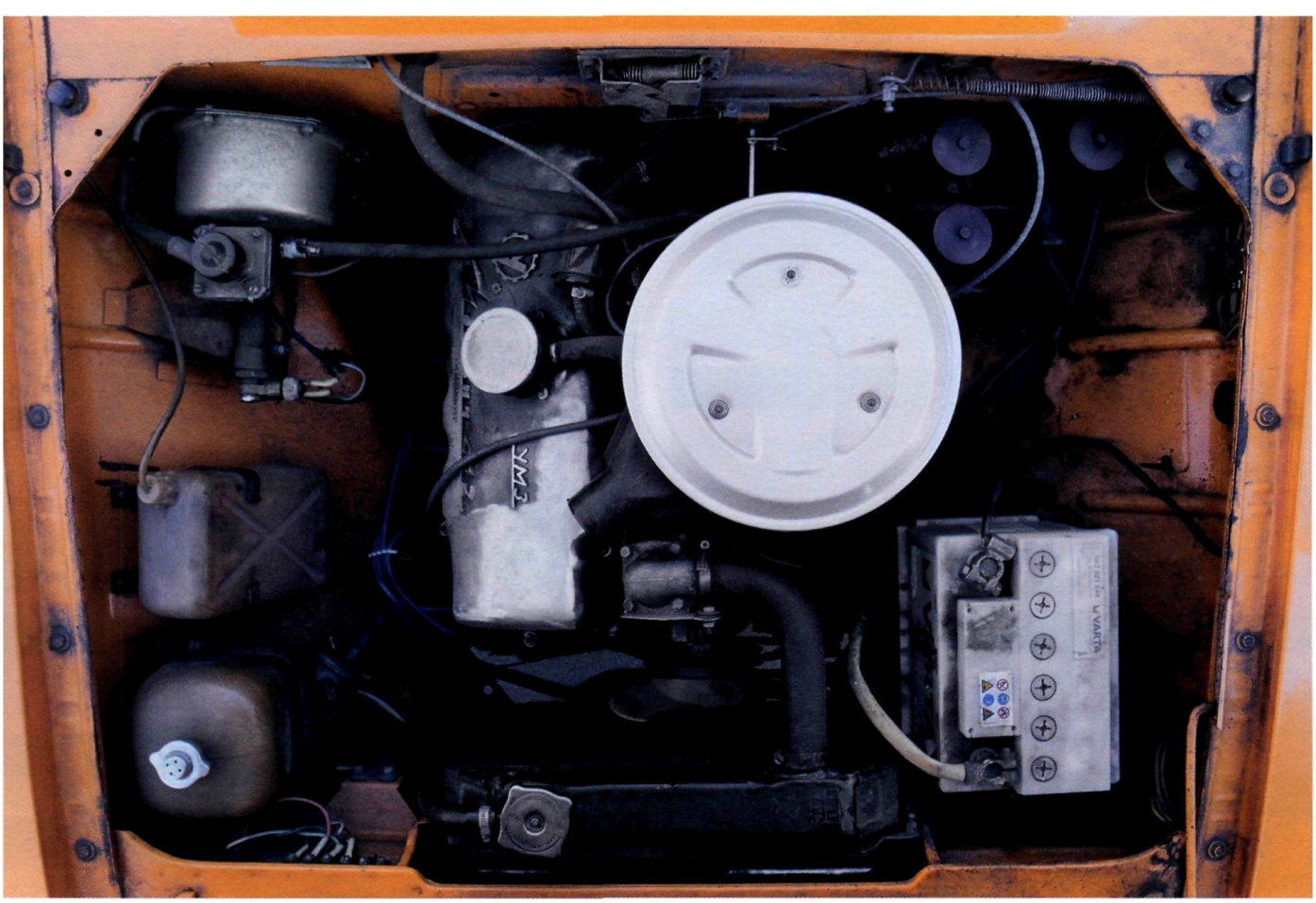


- Главная особенность ИЖ-Комби — покатая задняя часть кузова: получался комбинированный вариант универсала и седана
- Багажный проем ИЖ-Комби по размерам превышал багажный проем универсала «Москвич»
- Горловина топливного бака располагалась за задним номерным знаком, как и на «Москвичах»
- Подсветка номерного знака на заднем бампере





- *Расширительный бачок системы охлаждения двигателя (слева), позволяющий использовать незамерзающие антифризы, и бачок стеклоомывателя ветрового стекла (справа)*
- *«Стаканчики» гидроприводов тормозов (два полностью независимых контура) и сцепления*
- *Гидровакуумный усилитель тормозов*
- *Полуторалитровый двигатель размещался под капотом достаточно свободно, поэтому автовладелец мог самостоятельно обслуживать все системы и агрегаты*



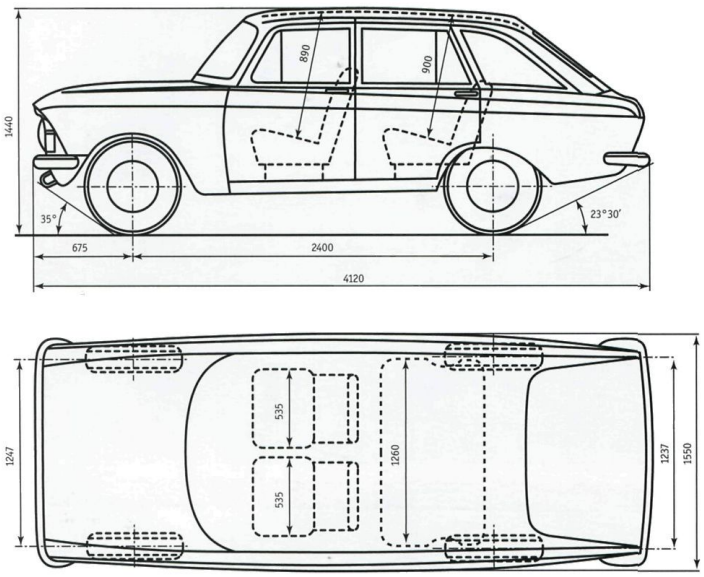


Схема автомобиля ИЖ-2125

Технические характеристики ИЖ-2125	
Число мест	4–5
Максимальная скорость	140 км/ч
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Расход топлива при скорости 80 км/ч	8,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-55
Генератор	Г-250Ж1
Стартер	СТ117-А
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	Р118
Свечи зажигания	А7,5СС
Размер шин	6,45-13
Масса, кг	
снаряженная	1100
полная, в том числе:	1450
на переднюю ось	640
на заднюю ось	810
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	173
под задней осью	168
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 16,1

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая; амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Тормоза

рабочий барабанный, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем, действует на все колеса; с 1980 года тормозная система двухконтурная, усилитель тормозов вакуумный

стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 3,49; II 2,04; III 1,33; IV 1,00; задний ход 3,39

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число 4,22

Двигатель

УЗАМ-412, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см^3	1478
Степень сжатия	8,8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

К-126Н

Максимальная мощность

75 л. с. при 5800 об/мин

Максимальный крутящий момент

11,4 кгс.м при 3000–3800 об/мин

ИЖ-Комби выпускался с конца 1973 по 1997 год. До рестайлинга 1982 года было построено 66 489 автомобилей ИЖ-2125, после рестайлинга — 347 701 экземпляр ИЖ-21251. По цене машина была вполне доступной: в середине 70-х ИЖ-Комби стоил 6746 руб. (ижевский «Москвич-412ИЭ» в те же годы можно было купить за 6376 руб.). «Вариациями на тему Комби» можно считать две экспериментальные модели — ИЖ-13 «Старт» и ИЖ-19 «Старт-Комби». Разработка каждого из этих «концептов» начиналась с простого желания улучшить базовый «Москвич».

ИЖ-21251

В 1975 году ИЖ-Комби подвергся первому рестайлингу. На опытных машинах изменился рисунок решетки радиатора, ручки заменили на травмобезопасные от перспективных «Москвичей». У «Москвича-2140» была позаимствована двухконтурная тормозная система с вакуумным усилителем и передними дисковыми тормозами. Автомобиль получил индекс ИЖ-21251. Новые элементы внедрялись на серийных ИЖ-Комби постепенно. Первая модернизация завершилась в 1982 году изменением внешнего облика, и дополнительная «единичка» навсегда поселилась в индексе машины. Интересно, что новая внешность ИЖ-Комби по наследству досталась и всем ижевским малолитражкам: седану (ИЖ- 412ИЭ), «каблучку» (ИЖ-2715) и пикапу (ИЖ-27151). Этим моделям фейслифтинг явно пошел на пользу, а вот «Комби» после «омоложения» утратил весь свой «заграничный лоск». Крышу ИЖ-21251 в целях экономии металла начали делать из более тонкого листа (0,7 вместо 0,8 мм), а для увеличения жесткости использовали две продольные подштамповки. Модернизированные автомобили обзавелись новыми, более удобными передними сиденьями с подголовниками. Последним этапом рестайлинга стало исчезновение форточек.

ИЖ-13 «Старт»

В ИЖ-13, созданном в 1971 году, от базовой модели остался лишь ряд второстепенных узлов и основательно переделанный двигатель. Для уменьшения высоты мотор получил горизонтальный карбюратор «Солекс», а блок цилиндров был наклонен на 45 градусов. Экспериментальный образец имел переднеприводную трансмиссию, привод колес осуществлялся при помощи сближенных сдвоенных карданных шарниров. Использовалась независимая подвеска всех колес: передняя пружинная, задняя на продольных торсионах.

ИЖ-19 «Старт-Комби»

Переднеприводной ИЖ-13 считался перспективным и жизнеспособным. Однако в 1974 году проект был закрыт. И тогда ижевские дизайнеры построили на узлах и агрегатах «Москвича-412» автомобиль с совершенно новым кузовом в ярко выраженной спортивной стилистике, с агрессивной и дерзкой внешностью, ни в чем не уступающей передовым разработкам зарубежных брендовых ателье. Разумеется, авангардный проект не был одобрен руководством.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ ВАЗ-1111 «ОКА»

ISSN 2071-095X

DeAGOSTINI