ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 60

ИЖ-2126 «ОРБИТА»

ОТЛОЖЕННЫЙ ДЕБЮТ
«АВТОМАТ», КОТОРЫЙ НЕ ВЫСТРЕЛИЛ
ХОЖДЕНИЕ ПО МУКАМ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №60, 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 77-44630 от 20.04.2011

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: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2011 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 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (все): 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, Василия Сыкчина,
Александра Павленко, Павла Вахрина,
Вадима Гусманова, Владимира Савельева
и Максима Шелепенкова

Благодарим за предоставленный
автомобиль
Василия Александровича Селезнёва
(г. Москва)

Дата выхода в России 24.05.2011

История ИЖ-2126 «Орбита» напоминает историю Золушки, которая так и не встретила добрую фею и к тому же опоздала на бал, явившись ко двору не прекрасной незнакомкой, а симпатичной замарашкой. «Орбита» добралась до конвейера спустя 20 лет после начала разработки — морально устаревшей и неактуальной, зато под громким именем «Ода».

Хорошее начало

В 1975 году, после десяти лет работы «в стол», конструкторы и дизайнеры Ижевского автомобильного завода, наконец-то, получили техническое задание на разработку нового легкового автомобиля. Государство готово было вкладывать средства в новые модели легковушек только при условии, что их успешный экспорт принесет стране валюту. Спрос на «Москвич-412» за рубежом упал, и в результате АЗЛК пришлось спешно «омолаживать» базовую модель к производству готовился «Москвич-2140». Волжский автозавод осваивал выпуск ВАЗ-2106. Курировавший ПО «Ижмаш» секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов понимал, что если Ижевский автозавод не предпримет аналогичные шаги, то окажется «на задворках экономики». Устинову удалось выбить для ИжАвто госзаказ на разработку простого (классической компоновки) и современного (с кузовом «хэтчбек») автомобиля малого класса с двигателем объемом 1600 см^3

В творческих подразделениях предприятия к тому времени сложилась прекрасная атмосфера. Свободные от текучки и давления со стороны высшего руководства инженеры и конструкторы занимались «неприкладными» разработками, стараясь не отставать от мировых трендов, и совершенствовались профессионально, что только поощрялось начальством — генеральным директором ПО «Ижмаш» И. Ф. Белобородовым, главными конструкторами ИжАвто В. А. Абрамяном и В. А. Умняшкиным (с 1977 года), главным инженером В. В. Коваленко и главным дизайнером В. Е. Благоразумовым.

Дорвавшись, наконец, до настоящего дела, ижевские конструкторы и дизайнеры к выполнению задания отнеслись творчески, неформально и с огромным энтузиазмом. Они решили не просто обновить «четыреста двенадцатый», упрятав устаревшее «железо» в новый кузов, а доказать, что классическая компоновка не только не исчерпала себя конструктивно, но и способна успешно конкурировать с завоевывающей все большую популярность переднеприводной схемой. Создание совершенного (для тех лет), компактного и одновременно вместительного, простого в управлении и обслуживании, достаточно комфортабельного и динамичного автомобиля потребовало слаженной работы всех подразделений компоновщиков, дизайнеров, конструкторов, испытателей и работников опытного производства. Проектировали облик базовой модели нового семейства дизайнеры В. Савельев, А. Зорин, Б. Аверьянов, В. Зорин и А. Палагин. Довести «классику» до совершенства взялся коллектив молодых конструкторов под руководством Владимира Абрамяна.

В первую очередь инженеры проанализировали достоинства и недостатки переднеприводной и классической компоновки. К недостаткам классической отнесли бóльший вес при равных с переднеприводными аналогами габаритах (и как следствие бóльший расход топлива) и тоннель трансмиссии в салоне. При этом привод на задние колеса

Автомобиль ИЖ-2126 «Орбита» из установочной партии 1991 года. Рядом с машиной — ее дизайнер Владимир Савельев

ИЖ-19-01, переходный вариант между ИЖ-19 «Старт-Комби» и ИЖ-Т, 1977 год

обеспечивал лучшее сцепление с дорогой при загрузке грузовой платформы коммерческих модификаций (от производства пикапов и фургонов ИжАвто никто не освобождал), а не перегруженный агрегатами моторный отсек оставлял простор для нестандартного «маневра».

ные и надежные двигатель и трансмиссию «Москвича-412», ижевские инженеры создали автомобиль совершенно иной архитектуры. Мотор, КПП и главную передачу сместили вправо по ходу движения относительно продольной оси кузова. Это улучшило развесовку машины, а главное,

червячного рулевого редуктора, поэтому применили низко расположенную рулевую рейку. Кроме того, с учетом технологических возможностей производства была максимально увеличена ширина кузова. В результате при внешних габаритах, сопоставимых с габаритами «Москвичей» третьего поколения, салон получился почти как у «Волги». Во всяком случае расстояние от педали газа до спинки заднего сиденья было такое же, как у ГАЗ-24.
Новая платформа получила современный пятидверный кузов типа «хэтчбек». В 1977 году прототипы первой серии, которым было присвоено рабочее название «Т», были готовы к испытаниям.

Быстро и шумно

Первые испытания принесли сюрпризы — как приятные, так и не очень. Выяснилось, что за счет сильного наклона лобового стекла и использования гнутых боковых стекол аэродинамика кузова улучшилась настолько, что возросшие скоростные характеристики потребовали дополнить КПП пятой (повышающей) передачей.

Конструкторы ИЖ-2126 выжали максимум из классической компоновки, а дизайнеры создали узнаваемый экстерьер

Особая ответственность на данном этапе создания новой машины легла на сотрудников бюро общей компоновки, возглавляемого Б. В. Бурделовым. Под его руководством ведущие конструкторы И. Гончар, Н. Левин, С. Задворных и другие искали нереализованный потенциал «классики». Имея в своем распоряжении архаичные, но проверен-

дало возможность существенно продвинуть вперед блок педалей, что при неизменной колесной базе позволило увеличить длину салона на 200 мм (в наши дни такая компоновка, называемая *cab forward*, широко применяется на автомобилях с передним приводом). Изменение переднего щита салона сделало невозможным использование

Кроме того, на высокой скорости редуктор главной передачи работал с перегрузкой, что вызвало появление шумов.
Все выявленные проблемы решались по мере их накопления, в конструкцию прототипов очередной серии вносились необходимые изменения. Поскольку в конце 70-х проект официально был утвержден как «Орбита», опытные образцы последующих поколений обозначались литерой «О» с цифрой, соответствующей порядковому номеру серии: «0», «01», «02», «03» и т. д. Дизайнеры использовали прогрессивные методы художественного конструирования: расчет кузова на прочность проводился на компьютере методом конечных элементов, аэродинамика доводилась продувками моделей в Институте механики МГУ им. М. В. Ломоносова, а полноразмерных прототипов во Франции на оборудовании фирмы *Renault*. И все-таки в экстерьер каждого следующего поколения вносили что-то новое, доводя форму до совершенства и прорабатывая детали. Если прототипы серии «Т» имели рубленую форму, то начиная с серии «02» кузов «покруглел» за счет сложных «лекальных» поверхностей.

Опытный образец «Орбита» (ИЖ-0), 1979 год

«Орбиту» намеревались оснастить АКПП, редуктором главной пары со спироидным зацеплением и дифференциалом повышенного трения. Это позволило бы уменьшить высоту выступающего в салон тоннеля карданного вала, снизить шумность редуктора и повысить показатели устойчивости и проходимости. Однако затею с «автоматом» при отсутствии нормального сервиса сочли бесперспективной.

Окончательный вариант экстерьера и интерьера новой машины сформировался на стыке «творческого видения» дизайнера Владимира Савельева (впоследствии начальника бюро художественного конструирования ОГК ИжАвто), требований технологов и возможностей смежников: ряд элементов оперения пришлось использовать из числа уже освоенных для других автомобилей.

Однако прежде чем «Орбита» приобрела окончательный вид, над ее начинкой основательно потрудились конструкторы.

«Непропеченная» КПП

С 1978 по 1981 год отрабатывались варианты тормозной системы и подвесок. Для передней подвески выбрали схему *McPherson* с прямыми рычагами и стабилизатором поперечной устойчивости.

К сожалению, так и не удалось воплотить дерзкие намерения конструкторов оснастить автомобиль инновационной задней подвеской. В конце концов, остановились на схеме, родственной схеме задней подвески «Жигулей». Эта версия дебютировала на прототипах серии «О4», после чего почти год конструкторы пытались увязать «норов» машины с «компромиссным» техническим решением.

Были утверждены перспективные тормозные механизмы от ВАЗ-2108: после сравнительных испытаний оказалось, что они обошли и классические, и механизмы «Москвичей» по весу и стабильности работы. Это потребовало изменить схемы крепления колеса к ступице аналогично вазовской схеме.

Трансмиссия «Орбиты» замышлялась не менее амбициозной: автомобиль намеревались оснастить АКПП (в качестве опции), редуктором главной пары со спироидным зацеплением и дифференциалом повышенного трения. Это позволило бы уменьшить высоту выступающего в салон тоннеля карданного вала, снизить шумность редуктора и существенно повысить показатели устойчивости и проходимости.

Однако затею с «автоматом» при отсутствии в стране нормального сервиса сочли бесперспективной. Механизмы блокировки дифференциала редуктора обкатывали в ралли и даже выпустили опытно-промышленную партию «Москвичей», оснащенных дифференциалом повышенного трения. Итог оказался плачевным срок

Опытный образец серии ИЖ-02, 1983 год

А в это время...

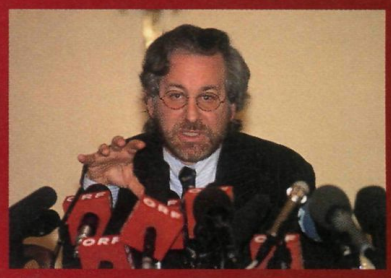
1993 год

1 января Чехословакия разделилась на два государства — Чехию и Словакию. Этот мирный раздел вошел в историю как «бархатный развод». В 2004 году обе страны стали членами Европейского союза. *На фото:* столица Словакии Братислава.

1993 год

17 февраля было учреждено РАО «Газпром» российская газодобывающая и газораспределительная компания. Сегодня это крупнейшая газовая компания мира, владеющая самой протяженной газотранспортной системой, и одна из самых прибыльных.

1994 год



Семь премий «Оскар» американской киноакадемии получила картина «Список Шиндлера» известного режиссера Стивена Спилберга. В основе фильма история немецкого бизнесмена, спасшего более тысячи польских евреев в период Второй мировой войны. *На фото:* Стивен Спилберг во время пресс-конференции по случаю презентации фильма в Вене в 1994 году.

Обнадеживающий результат принесли работы по созданию пятиступенчатой КПП. В 1983 году ее начали активно «катать», пытаясь доработать, но, несмотря на все усилия, избавиться от врожденных недостатков до конца так и не удалось. В серию новый агрегат пошел «непропеченным». Вопреки бытующему мнению, с КПП «Москвичей» его роднит только место изготовления и, к сожалению, нестабильное качество.

службы фрикционов составлял немногим более 1000 км. Затея тихо умерла, тем более что завод-смежник сумел решить проблему шумности гипоидного зацепления обычного редуктора.

Обнадеживающий результат принесли работы по созданию пятиступенчатой КПП. В 1983 году ее начали активно «катать», пытаясь доработать, но, несмотря на все усилия, избавиться от врожденных недостатков до конца так и не удалось. В серию новый агрегат пошел «непропеченным». Вопреки бытующему мнению, с КПП «Москвичей» его роднит только место изготовления и, к сожалению, нестабильное качество.

К концу 1983 года можно было смело говорить о том, что архитектура нового ижевского хэтчбека обрела свой окончательный вид. Несмотря на то что от многих смелых замыслов и оригинальных технических решений пришлось отказаться во имя упрощения и удешевления конструкции, ИЖ-2126 на тот момент был прогрессивным и оригинальным автомобилем. Конструкторам действительно удалось выжать максимум из классической компоновки, а дизайнеры создали современный и узнаваемый экстерьер. Казалось бы, дело за малым: доработать машину «набело», провести ее через государственные испытания и осваивать производство. Но все сложилось иначе.

Печальный финал

Поначалу события развивались достаточно динамично. В 1983 году прототип «03» был продут в аэродинамической трубе при участии специалистов компании *Renault*. Результатом стало создание аэродинамического профиля задней двери и отказ от заднего стеклоочистителя.

В 1984-м завод получил новейшие зарубежные аналоги для окончательной доводки своего детища: *SAAB-900, Ford Sierra, Toyota Corolla*. В том же году прототипы серии «04» успешно прошли государственные испытания и были рекомендованы к производству. А в декабре 1984 года умер Дмитрий Федорович Устинов. Лишенному могущественного покровителя Ижевскому автозаводу сразу «указали на место» в системе государственной экономики: средства, необходимые для запуска «Орбиты» в производство, были заметно урезаны. В очередной раз пришлось вносить коррективы (теперь уже вынужденные) в конструкцию и внешний облик автомобиля: например, вместо изящных немецких фар пришлось приспосабливать к стилистике передка угловатую оптику ВАЗ-2108, а салон лишился качественного пластика. Кроме того, пришлось расстаться с мечтой о новом двигателе 1,6 л. Так в 1987 году на свет появилась незапланированная «регрессивная» серия прототипов «05». На сей раз финальная. Все необходимые изменения в конструкции машины завод подготовил в кратчайшие сроки. На территории ИжАвто были построены корпуса сварки и окраски кузова новой модели. Но деньги на сварочный комплекс появились только в начале 90-х, а после закупки комплекса быстро закончились. Экономику страны лихорадило. В условиях рынка Ижевскому автозаводу удавалось оставаться на плаву за счет успешной реализации «каблучков», спрос на которые резко вырос благодаря развитию малого бизнеса.

Тем не менее, в 1991 году «Орбиты» начали мелкосерийно собирать по обходным технологиям, причем бóльшую часть машин, зачастую некомплектных, продавали сотрудникам автозавода. К началу 1995 года удалось выпустить всего около тысячи автомобилей. Более-менее стабильный выпуск ИЖ-2126 был налажен лишь в 1997–1998 годах.

Нельзя не упомянуть и еще об одном факте, словно подводящем черту под несчастливой судьбой автомобиля. Когда на рубеже веков ИжАвто, наконец, нашел возможность наладить серийное производство безнадежно «передержанного» первенца нового семейства, выяснилось, что товарный знак «*Orbit*» еще в 1986 году был зарегистрирован фирмой *ItalDesign* крупнейшим кузовным ателье Италии как имя одного из своих концепт-каров. Пришлось подыскивать для ИЖ-2126 новое название. Остановились на «Оде».

«За кулисами истории» ижевская малолитражка, спроектированная еще в эпоху застоя, пережила перестройку, развал Советского Союза, переход России к рыночной экономике, приватизацию, деноминацию и пару экономических кризисов. Нет ничего удивительного в том, что, в конце концов, под именем «Ода» предстал автомобиль, которому следовало бы появиться минимум на десять лет раньше.

Новые владельцы ИжАвто — группа компаний «СОК» — посчитали выпуск «Оды» нерентабельным, и в 2005 году ее производство было свернуто.

Опытный образец ИЖ-2126 «Орбита» (серия ИЖ-03), 1984 год

Дальние родственники

Toyota Corolla AE82 (1984–1987 годы)
В 1984 году увидело свет пятое поколение автомобилей *Toyota* семейства *Corolla*, получившее заводское обозначение *«E80»*. Это семейство появилось в 1966-м, когда в Японии сформировался класс потребителей, «не дотягивавших» совсем немного до покупки полноформатных машин класса «Короны». Небольшая, но «настоящая» *Corolla* положила начало формату «семейных» автомобилей и в дальнейшем соответствовала именно этой концепции. Поколение *«E80»* отличалось от предыдущего не только традиционным для японцев радикальным обновлением дизайна, но и новым передним приводом. Правда, инновация досталась не всем представителям новой платформы. Трехдверный хэтчбек и универсал довольствовались классической компоновкой, а седан, купе и пятидверный хэтчбек получили передний привод.

Opel Kadett 5-door (E) (1984–1991 годы)
Производство трех- и пятидверных хэтчбеков *Opel Kadett* поколения *«E»* началось в сентябре 1984 года. Ничего революционного в этом автомобиле не было. Переднеприводная компоновка; не слишком впечатляющая, но вполне достаточная гамма двигателей: к 1,2-, 1,3- и 1,6-литровым моторам, доставшимся семейству *«E»* в наследство от предыдущей модели, добавили 75-сильную модификацию 1,3-литрового двигателя *13S*. Современная для тех лет, но неброская «спортивная» внешность. В салоне с комфортом размещаются четверо взрослых. Выдающимся можно назвать разве что размер багажника хэтчбека: 1000 л при сложенном заднем сиденье. И, тем не менее, удачное сочетание стандартных решений, практичность и выносливость, современность и, главное, своевременность позволили *Opel Kadett E* в 1985 году завоевать почетный титул «Европейский автомобиль года».

1996 год

17 сентября в Москве на стадионе «Динамо» прошло выступление американской поп-звезды Майкла Джексона. Первый раз Джексон посетил Москву в 1993 году. Тогда концерт проходил на Большой спортивной арене Лужников.
На фото: Майкл Джексон на приеме в Белом зале московской мэрии.

1997 год

В полночь 1 июля Гонконг перешел под юрисдикцию Китая. Торжественная церемония прошла в Центре конгрессов и выставок. Гонконг был захвачен Великобританией в 1842 году и оставался ее колонией до 1997 года. Согласно совместной китайско-британской декларации Гонконгу предоставлена широкая автономия как минимум до 2047 года.

1998 год

7 сентября в США основана компания *Google*. Компания владеет самой популярной в мире поисковой системой, обрабатывающей более 40 миллиардов запросов в месяц. Это значит, что шесть из десяти пользователей Интернет обращаются к *Google* в поисках информации.

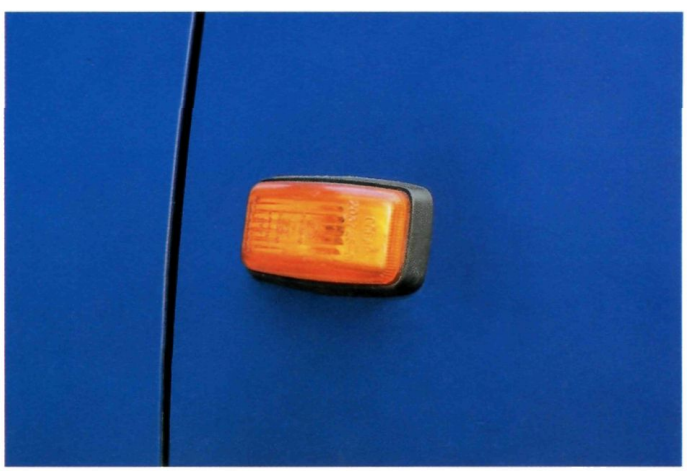
ИЖ-2126 «ОРБИТА»

АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

Если в 80-х годах интерьер «Орбиты» выглядел ультрасовременным, то в 90-х — уже безнадежно устаревшим

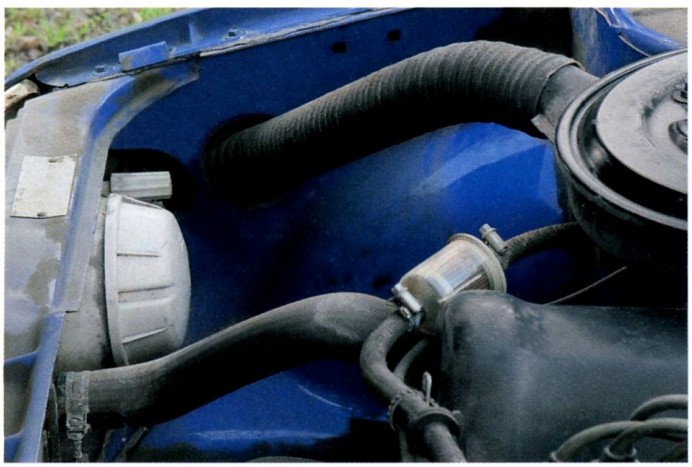
Козырек над приборной панелью, защищающий комбинацию приборов от посторонних бликов, можно считать оригинальным

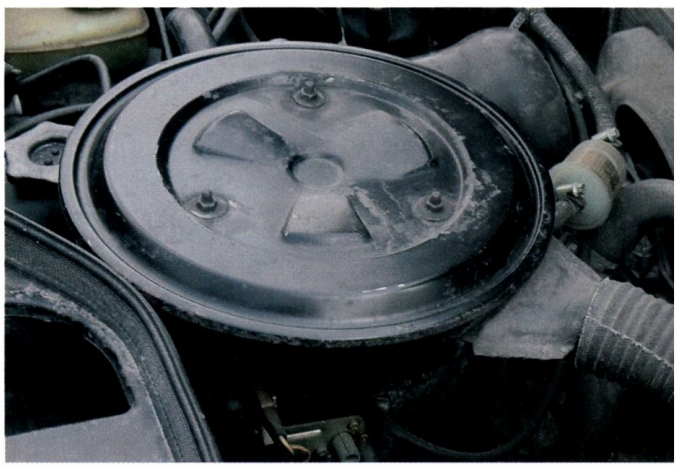
Многие детали интерьера «Орбиты» перекликаются с интерьером других советских легковых автомобилей

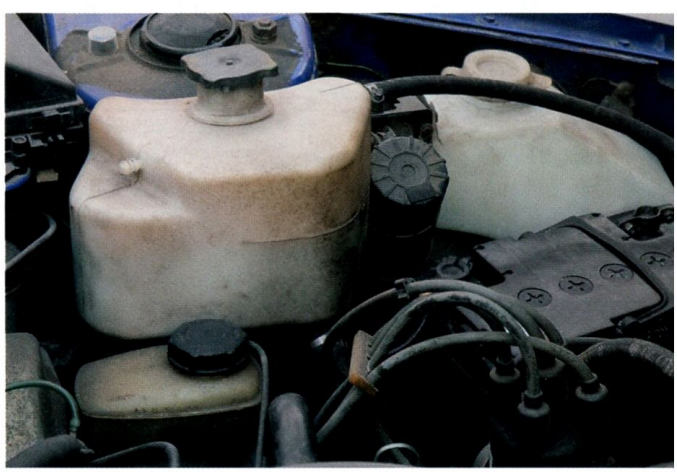


- *Фары головного света «Орбита» позаимствовала у ВАЗ-2108*
- *Маленькие штатные зеркала ИЖ-2126 с трудом обеспечивали необходимый обзор*
- *Повторитель указателей поворотов*
- *Ручка дверей под естественный хват*
- *Из-за двойных стекол на заднем фонаре «Орбиты» всегда был белый налет поверх цветных секций*
- *На панели приборов предусматривалось штатное место для установки магнитолы*

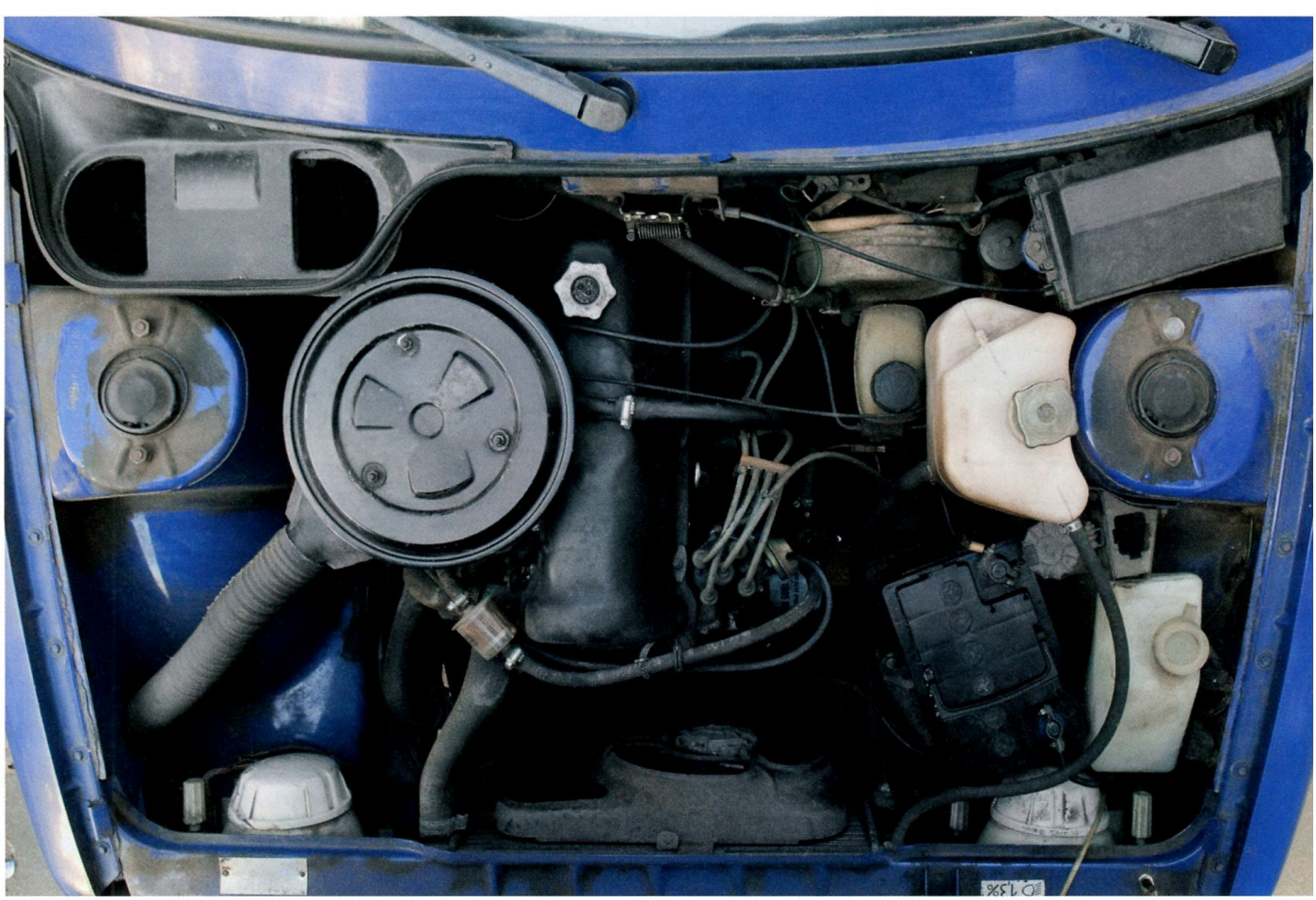
- *Высокая погрузочная высота багажника характерна для автомобилей 80-х годов*
- *Запасное колесо у ИЖ-2126 располагалось под полом в заднем свесе кузова и не загромождало багажник*
- *Благодаря бочкообразной форме кузова и гнутым боковым стеклам салон «Орбиты» был значительно шире салона «Москвича-412ИЭ»*
- *Спрятанный под крышкой капота воздухозаборник изолирован от моторного отсека*

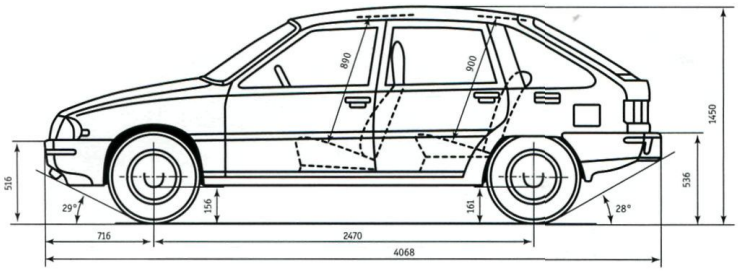






- *Воздухозаборник для двигателя располагался в полости правого переднего крыла*
- *Воздушный фильтр — стандартный для всех классических «Москвичей» и ИЖей*
- *Из-за покатого капота в передней части автомобиля место для расширительного бачка системы охлаждения двигателя нашлось лишь у стойки передней подвески*
- *Хэтчбек ИЖ-2126 оставался автомобилем классической компоновки с продольно расположенным силовым агрегатом*





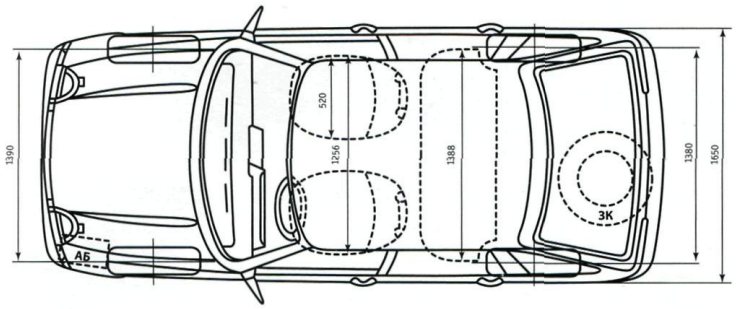


Схема автомобиля ИЖ-2126 «Орбита»

Технические характеристики ИЖ-2126 «Орбита»*	
Число мест	5
Максимальная скорость	148 км/ч
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Расход топлива при скорости 80 км/ч	6,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55ФА3
Генератор	58.3701
Стартер	421.3708
Прерыватель-распределитель	Р118
Свечи зажигания	А7,5СС
Размер шин	175/70R13
Масса, кг	
снаряженная	980
полная, в том числе:	1380
на переднюю ось	552
на заднюю ось	828
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	156
под задней осью	156
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,25
Рулевой механизм	
шестерня-рейка, передаточное число 20,3	

* До 1995 года.

Подвеска передняя

независимая, пружинная, типа *McPherson*, со стабилизатором поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, рычажно-пружинная; амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий привод раздельный, гидравлический, с двухкамерным главным цилиндром, регулятором давления в приводе задних колес и вакуумным усилителем; передние тормоза дисковые, с одноцилиндровой плавающей скобой; задние барабанные, с одним рабочим цилиндром

стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 3,190; II 1,864; III 1,329; IV 1,000; V 0,806; задний ход 4,253

Главная передача

Одинарная, гипоидная, передаточное число 3,91

Двигатель

УЗАМ-331.10 рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см^3	1478
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

ДААЗ, типа «Озон», 2140-1107010-50

Максимальная мощность

72 л. с. при 5500 об/мин

Максимальный крутящий момент

106 Нм при 3200 об/мин

Производство ИЖ-2126 «Орбита» по обходным технологиям началось в 1990 году — было выпущено 100 машин. До конвейера автомобиль добрался в 1997-м, а в конце 90-х Ижевский автозавод практически встал. За все время удалось собрать около пяти тысяч товарных экземпляров. При этом цена на новый хэтчбек «кусалась»: в 1990 году ИЖ-2126 стоил 9700 руб. — почти столько же, сколько «Москвич-2141» (9600 руб.), но заметно дороже ВАЗ-2105 (8300 руб.) и своего сородича ИЖ-21251 «Комби» (7800 руб.).
Выпуск ИЖ-2126 уже под именем «Ода» возобновился лишь на рубеже веков, однако в силу экономических причин 1 июля 2005 года производство легковых версий семейства было полностью прекращено.

Поскольку ИжАвто оказался единственным в стране производителем легких пикапов и фургонов, при создании новой базовой легковушки с самого начала закладывалась возможность выпускать на ее базе аналогичные модификации. «Конструкторские пути» ИжАвто и АЗЛК, наконец-то, разошлись, поэтому были задуманы и легковые версии с кузовами «седан» (ИЖ-21262), и «универсал» (ИЖ-21261), и грузопассажирский фургон с окнами и откидными лавками в грузовом отсеке (ИЖ-27172). Опытные образцы этих модификаций перед запуском базовой модели в серию были построены и испытаны, однако их массовое производство в период «первого пришествия» ИЖ-2126 в 90-е годы налажено так и не было. Ограниченное количество автомобилей, выпущенных в рамках опытно-промышленных партий, использовалось самим предприятием.

При этом именно в 90-е, когда производство лихорадило и завод выживал, главным образом, за счет сбыта устаревших, но по-прежнему востребованных «каблучков», заводские конструкторы и дизайнеры создали десятки всевозможных вариаций и модификаций базового автомобиля. В условиях рынка не было проблем с моторами, поэтому появилось более десятка опытных версий с разными двигателями. Продолжались эксперименты с КПП и трансмиссией. К исходному варианту с классической компоновкой добавились передне- и полноприводные модификации. Разумеется, о внедрении их в массовое производство в те годы не могло быть и речи, однако ряд наработок не канул в лету, а нашел применение уже в нынешнем веке, когда ИжАвто пытался продвинуть на рынок «Оду». В частности, большой популярностью пользовалась полноприводная версия этой машины «Ода 4х4».

Фургон ИЖ-2717 и пикап ИЖ-27171
Эти грузовые версии «Оды» — недорогие и неприхотливые коммерческие автомобили. В целом конструкция этих машин является вполне жизнеспособной. Бóльшая часть узлов и агрегатов, а также передняя половина кузова полностью унифицированы с базовым хэтчбеком. Задняя, «коммерческая» половина для увеличения грузоподъемности и ресурса ходовой части была переработана: задняя подвеска приведена к «классической» зависимой схеме, а ее пружины уступили место двум продольным рессорам. В результате фургон мог перевозить полтонны груза (не считая водителя и пассажира), а пикап почти на центнер больше.
Коммерческие модификации «Оды» оснащались одним из двух двигателей: 85-сильным УЗАМ-331 объемом 1700 см^3 или 75-сильным ВАЗ-2106 объемом 1600 см^3

Универсал ИЖ-21261 «Фабула»
Серийное производство ИЖ-21261 с кузовом универсал началось в 2003 году. Руководство ИжАвто возлагало на «Фабулу» большие надежды: если у коммерческих модификаций было много конкурентов, то в сегменте универсалов лишь морально устаревший ВАЗ-2104. Ничего нового спроектированная за два десятка лет до начала серийного производства «Фабула» не содержала. Единственным отличием от классических универсалов был «высокий потолок» грузового отсека. Поскольку задняя подвеска осталась зависимой рычажно-пружинной, грузоподъемностью автомобиль не блистал: пять человек и 50 кг багажа или два человека и 260 кг груза со сложенным задним сиденьем. Аналогичный показатель ВАЗ-2104 составлял 305 кг. Линейка двигателей и трансмиссий была такой же, как у коммерческих модификаций.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗИЛ-117

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X