

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 76

СССР



ИЖ-27156

НА ПИКНИК И НА РАБОТУ
НОВЫЙ КУЗОВ ДЛЯ НОВОГО ВРЕМЕНИ
УДЕШЕВИТЬ И УПРОСТИТЬ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №76, 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.**

**Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.**

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 Паблшинг»
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:
0-800-500-8-40**

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
ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
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 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;

7 (лев., все): 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 Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева, Павла Вахрина,
Владимира Савельева, Максима
Шелепенкова и Александра Павленко**

**Благодарим автомобильный
клуб «Москвич» (Москва) в лице
Виктора Журлова за предоставленный
для съемок автомобиль ИЖ-27156**

Дата выхода в России 20.12.2011





Грузопассажирская версия легендарного «каблучка» появилась в результате причудливого стечения обстоятельств. Во-первых, инженерам ИЖАвто не давала покоя нереализованная в семействе «Орбиты» идея модульной архитектуры кузовов. Во-вторых, налицо была востребованность универсалов ИЖ-2715 в народном хозяйстве. И, наконец, фантазию конструкторов подогревал автомобиль Matra Rancho, хозяином которого был один из членов заводской гоночной команды.

Нарождающийся класс

В 80-е годы идея создания универсального автомобиля, способного перевозить и грузы, и пассажиров, была не нова. Подобные утилитарные транспортные средства использовались еще во время Второй мировой войны: достаточно вспомнить *Dodge WC-51* (*Dodge ¾*). В нашей стране этот класс автомобилей был представлен грузопассажирским «газоном» — ГАЗ-69. Ключевым качеством таких машин была их «внедорожность», на втором месте по значимости стояли вместимость и грузоподъемность, а пригодность к перевозке пассажиров в свободном от груза транспортном отсеке рассматривалась как дополнительная опция, своеобразный бонус. Разумеется, при таком раскладе грузопассажирская половина кузова имела минимум удобств. Какое-то время казалось, что все потребительские ниши уже заполнены машинами определенного типажа. Граждан, время от времени перевозивших крупногабаритный

багаж, вполне устраивали универсалы, построенные на базе седанов. Универсалы на базе автомобилей среднего класса можно было оснащать третьим рядом сидений (как на ГАЗ-24-02). Для перевозки еще большего количества пассажиров выпускали микроавтобусы. Поэтому, создавая в 1972 году легкий грузовичок ИЖ-2715 на платформе «Москвича-412», ижевские конструкторы и не помышляли о возможности перевозить в грузовой «будке» пассажиров. Зачем? В Советском Союзе автомобиль для перевозки грузов мог быть только служебной машиной — значит, «семейные» поездки исключались. А для нужд частных вполне хватало способных к трансформации «Москвичей» — М-426 и М-427. Однако за рубежом это правило не работало. Небогатые представители малого бизнеса, частные предприниматели, которые не могли себе позволить иметь сразу две машины — одну для личных нужд, другую для работы, мечтали об автомобиле,

в равной степени пригодном и для перевозки товара, и для выезда всей семьей на пикник. Автопроизводители быстро смекнули, что оптимальным вариантом для таких потребителей будут пикапы с остекленной будкой, оборудованной складными сиденьями. И в результате появился новый тип грузопассажирского кузова. Со временем стало ясно, что застекленный «куб» может прийтись по вкусу и любителям туризма, и утилитарную форму наполнили новым содержанием: в 1977 году началось производство уникального по архитектуре и предназначению автомобиля *Matra Simca Rancho*. Внешне эта машина напоминала причудливый гибрид джипа и «каблучка», то есть внедорожные атрибуты экстерьера уживались с высокой крышей задней половины кузова. Эта будка имела огромную площадь остекления, что создавало некоторые проблемы при перевозке крупногабаритных грузов, зато позволяло пассажирам заднего сиденья без помех любоваться



Грузопассажирский автомобиль ИЖ-27156 из первых промышленных партий

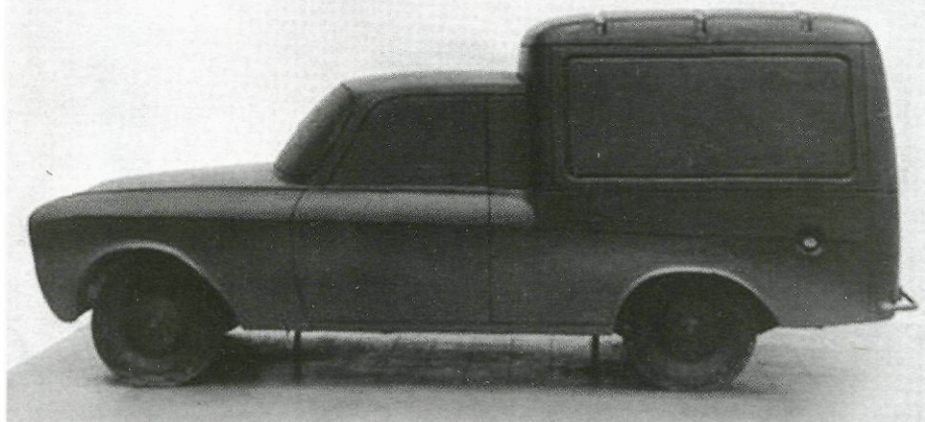
пейзажем из защищенного от непогоды «аквариума». При этом *Matra Rancho* довольствовался передним приводом и на внедорожные «подвиги» не претендовал. Трудно сказать, каким образом такая машина оказалась в собственности одного из членов спортивной команды ИжАвто, но преимущества «гибридного» кузова гонщики, ведущие кочевой образ жизни, оценили по достоинству. Не без интереса поглядывали на *Matra Rancho* и ижевские конструкторы. Этот «непраздный» интерес, в конце концов, принес свои плоды. Модульный принцип «кузовообразования», заложенный в основу архитектуры платформы

автомобилей семейства «Орбита», позволял «малой кровью» создавать разнообразные модификации новой машины. Поэтому на стадии разработки модельной линейки конструкторы предложили сразу две версии грузопассажирского кузова с высокой крышей транспортного отсека: ИЖ-27172 на базе коммерческого «каблучка» ИЖ-2717 и универсал ИЖ-27174. Интересно, что ИЖ-27174 своей «универсальностью» переплюнул даже *Matra Simca Rancho*, имевшего всего две боковые двери, в то время как у ижевского прототипа было четыре. Судьба этого проекта, увы, не сложилась. Производство базовой «Орбиты»

с величайшим трудом удалось наладить лишь на рубеже веков. Очень медленно шло и освоение модификаций. В конце концов, свет увидели лишь коммерческие модификации — пикап и фургон. Наработки по грузопассажирским кузовам остались невостребованными. Появлению нового класса кузовов в ижевской линейке способствовало зарождение в советском обществе второй половины 80-х годов другого «нового класса» — частных предпринимателей, многие из которых, как и их западные коллеги, могли себе позволить только одну машину — и для работы, и для личного пользования.

ИЖ-27156 стал первой и на сегодняшний день последней серийной грузопассажирской моделью в истории отечественного автопрома

Масштабные макеты проработки дизайна будущего фургона ИЖ-2715



В интересах частника

Превращая коммерческий фургон в многоцелевой грузопассажирский автомобиль, Ижевский автозавод убивал сразу двух зайцев. Во-первых, выбрасывал на рынок новый тип машины, что при отсутствии какой бы то ни было конкуренции сулило хорошие продажи (в 1987 году был принят Закон о государственном предприятии, предписывавший переход на самоокупаемость и хозрасчет), а во-вторых, выполнял негласные директивы министерства, требовавшего готовить новые модели к выпуску с определенной периодичностью. Своеобразной «отчетной витриной» служила Выставка достижений народного хозяйства. Именно на ВДНХ в конце 80-х годов был представлен публике прототип грузопассажирского «каблучка». Несмотря на то что в основе выставочного образца лежал привычный «каблук» ИЖ-2715-01, с незначительными изменениями выпускавшийся ИжАвто с 1972 года, его смело можно назвать концепт-каром, поскольку дебютировала не просто очередная модификация, а новая для нашей страны концепция. Впрочем, концепция была выражена предельно просто: на месте глухих подштамповок боковин будки появились большие окна со сдвижными стеклами, аналогичная участь постигла и подштамповку на левой створке задней двери. Сдвижной половинкой обзавелась и перегородка, отделявшая кабину от будки.



Создавая демонстрационный образец для ВДНХ, конструкторы могли не задумываться о себестоимости прототипа, поэтому машину оснастили и обустроили «по максимуму». Например, голые стенки грузового отсека были облицованы формованным светлым пластиком, в потолке будки оборудован большой металлический люк, а в оформлении экстерьера и интерьера применены изделия из пластика — облицовка радиатора оригинального дизайна, элементы отделки кабины и даже накладной спойлер, установленный на крыше перед будкой и игравший роль дополнительного багажника.

Для перевозки пассажиров вдоль бортов будки расположили двухместные откидные лавки, доведя общую вместимость до шести человек, то есть выгадав одно лишнее (по сравнению с седаном и универсалом) место. Для комфорта и безопасности пассажиров боковые стенки будки на уровне головы оснастили дополнительными мягкими накладками. На потолке установили плафон освещения. Створки задней двери дооборудовали внутренними ручками: активной со стороны замка и простой на левой половине. Производители рассчитывали на интерес со стороны частников-кооператоров, однако на ВДНХ предназначение этой машины позиционировалось довольно расплывчато. ИЖ-27156 рекомендовался к эксплуатации и как грузовичок, и как пассажирский автомобиль, и как транспортное средство, незаменимое для лесников, рыбаков, охотников и туристов, и даже как дежурная или «вахтовая» машина — оказался универсальный

опыт использования аналогичного по сути ГАЗ-69.

Как писали газеты тех лет, «новый автомобиль вызвал живой интерес у посетителей выставки» — это и предопределило его судьбу: в 1988 году началось серийное производство грузопассажирского ИЖ-27156.

Первый и последний

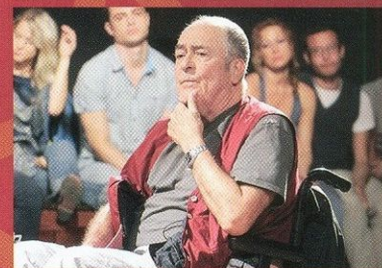
По печальной традиции нашего автопрома в серию автомобиль пошел предельно удешевленным за счет упрощения и унификации с уже выпускавшимися моделями. С крыши кабины исчез пижонский спойлер, передок получил стандартное оформление, которое использовалось на всей линейке ИЖ с 1982 года: круглые фары, расположенные по бокам от них подфарники, объединяющие указатели поворота и габаритные огни, черная металлическая облицовка радиатора. Отказались и от люка на крыше.



Фургон ИЖ-2715, послуживший основой для грузопассажирской версии

А в это время...

1988 год

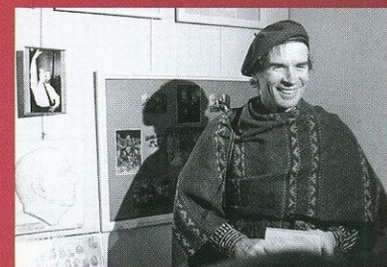


Фильм знаменитого итальянского режиссера Бернардо Бертолуччи «Последний император» получил сразу несколько самых престижных мировых кинопремий: «Оскар» в девяти номинациях, «Золотой глобус» в четырех номинациях, «Сезар», «Феликс» и «Грэмми» за лучшую музыку. На фото: Бернардо Бертолуччи.

1989 год

1 января вступил в силу Монреальский протокол — международный договор, разработанный с целью защиты озонового слоя Земли. Согласно договору, промышленно развитые страны должны ограничить выпуск или снять с производства вещества, разрушающие озоновый слой.

1989 год



В Советский Союз приехал знаменитый танцовщик Рудольф Нуреев, один из самых известных советских балетных «невозвращенцев». Он выступил в Кировском театре и посетил Ленинградское хореографическое училище им. А. Я. Вагановой, которое окончил в 1958 году.



Серийный грузопассажирский фургон ИЖ-27156

В процессе эксплуатации первые покупатели обнаружили, что сдвижное окошко между кабиной и будкой нужно не только для создания единого пространства для всех пассажиров, но и для... отопления задней половины кузова! Она не только не оборудовалась отдельной печкой, но была лишена каких бы то ни было специальных отводов от основного обогревателя. Уплотнения окон и дверей задка не справлялись со своими функциями: в непо-

Автомобиль имел классическую компоновку: передние тормоза дисковые, задние барабанные, вакуумный усилитель, передняя подвеска независимая, рычажно-пружинная, задняя зависимая на двух полуэллиптических рессорах. При этом задняя подвеска грузовых и полугрузовых версий, по сравнению с легковыми, никак не усиливалась. Единственное отличие заключалось в отсутствии у рессор грузовых модификаций противоскрипных межлистовых шайб.

машин такого типа в стране не производили, а во-вторых, по документам ИЖ-27156 (вопреки первым двум цифрам отраслевого индекса) считался легковым автомобилем, что позволяло продавать эту машину частникам (в отличие от «каблучка»). Коммерческие фургоны поступили в свободную продажу несколько позже. Однако финансовые неурядицы, преследовавшие ИжАвто с декабря 1984 года, не позволили развернуть производство

В серию ИЖ-27156 пошел предельно удешевленным за счет упрощения и унификации с уже выпускавшимися моделями

году в салон попадала вода, а кроме того, был постоянный подсос выхлопных газов, из-за чего грузопассажирский «каблук» прозвали душегубкой.

Словом, производственные реалии привели к появлению удивительной модификации: на базе легкового автомобиля построили грузопассажирскую версию, по комфорту примерно соответствовавшую армейскому многоцелевому джипу. Во всем остальном ИЖ-27156 ничем не отличался от своего грузового прообраза ИЖ-2715-01, а значит и от базового ИЖ-412ИЗ-028.

За унификацию пришлось расплачиваться управляемостью: при загрузке будки, близкой к максимальным 520 кг, сцепление передних колес с дорогой существенно снизилось. Грузопассажирские версии, как и их коммерческие собратья, оснащались преимущественно дефорсированными моторами УЗАМ-412ДЭ (1478 см³, 67 л.с.), «заточенными» для работы на «76-м» бензине. Несмотря на изъяны конструкции, эта модификация первое время пользовалась достаточно высоким спросом именно среди предпринимателей. Во-первых, других

уникального для нашей страны автомобиля в запланированных объемах. В первой половине 90-х годов, несмотря на общий спад производства на ИжАвто, доля выпуска ИЖ-27156 неуклонно увеличивалась: так, в 1990 году выпустили 536 экземпляров, в 1991-м — 730, в 1992-м — 998, в 1993-м — уже 3555, а в 1994-м — 4260. Первый и на сегодняшний день последний в истории отечественного автопрома серийный грузопассажирский автомобиль на базе коммерческого фургона был снят с производства в 2001 году.



Дальние родственники



Renault Express, a panel van version (1985–1990 год)

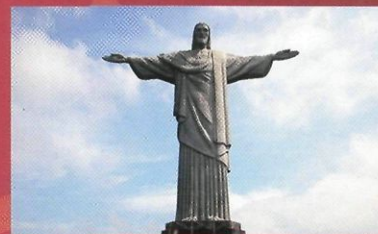
Долгое время роль французского «народного» автомобиля исполняла неприхотливая малолитражка *Renault-4*. На базе этого незатейливого автомобильчика строились коммерческие версии в формате *door-to-door*. В 1972 году на смену «четверке» пришла новая модель сверхмалого легкового автомобиля — *Renault-5*, однако фургоны продолжали выпускать на платформе *R-4*. *Renault-5* пользовался такой популярностью, что, создавая в 1985 году фактически новый автомобиль, конструкторы придали ему фамильные черты «пятерки» и сохранили эту цифру в обозначении. На базе автомобилей второго поколения появилось множество модификаций, в том числе и грузопассажирская версия *Renault Express*. Именно этот «каблук» сменил ветеранов *R4-F4* и *R4-F6*.



Matra Simca Rancho (1977–1985 год)

Автомобиль *Matra Simca Rancho*, вдохновивший ижевских конструкторов на освоение нового типа кузовов, появился на свет весьма необычно. Началось с того, что фирма *Matra*, специализировавшаяся на мелкосерийном производстве спортивных машин, задумала расширить модельный ряд. И не просто расширить, а так чтобы конкурировать с *Range Rover*. К проекту была привлечена дружественная фирма *Simca*, а за основу для конкурента английского внедорожника решили взять платформу выпускавшегося в Испании джипа *Simca 1200 Campero*, слегка умерив его гонор пуританской архитектурой *Simca 1100* в коммерческой версии *VF3*. В результате столь причудливого «кровосмешения» свет увидел переднеприводный грузопассажирский фургон, отличавшийся от собратьев-одноклассников лишь эффектным оперением и повышенным комфортом.

1991 год

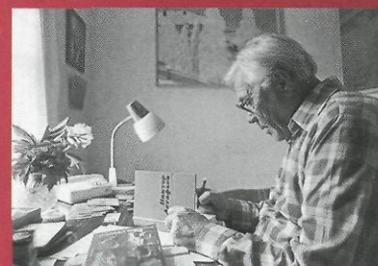


12 октября исполнилось 60 лет с момента открытия и освящения знаменитой статуи Христа на горе Корковадо в Рио-де-Жанейро. Строительство монумента продолжалось почти девять лет — с 1922 по 1931 год. Средства собирали по всей Бразилии. Статуя стала символом Рио-де-Жанейро.

1999 год

Нобелевская премия мира присуждена международной неправительственной организации «Врачи без границ», созданной в Париже в 1971 году для оказания медицинской помощи людям, пострадавшим в результате вооруженных конфликтов и стихийных бедствий. Волонтеры организации работают более чем в восьмидесяти странах мира, в том числе в зонах боевых действий.

2001 год



29 ноября ушел из жизни Виктор Петрович Астафьев, знаменитый советский и российский писатель, лауреат двух Государственных премий СССР и многочисленных литературных премий, автор замечательных романов и повестей — «Прокляты и убиты», «Последний поклон», «Пастух и Пастушка» и др.

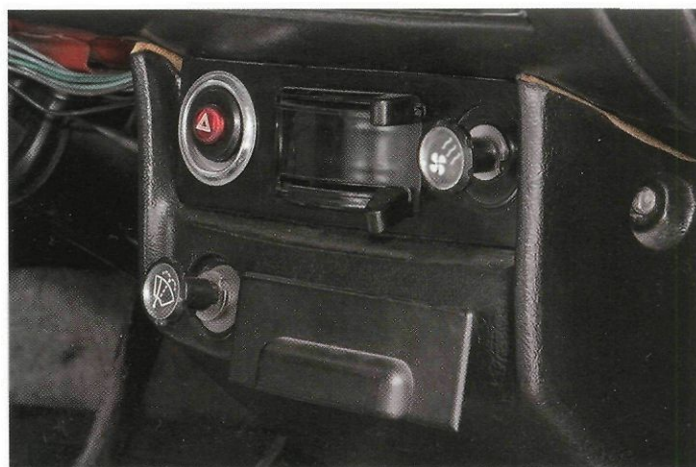


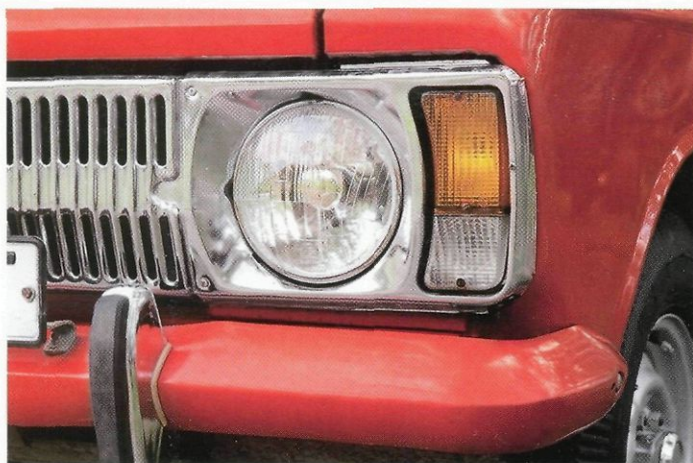
ИЖ-27156



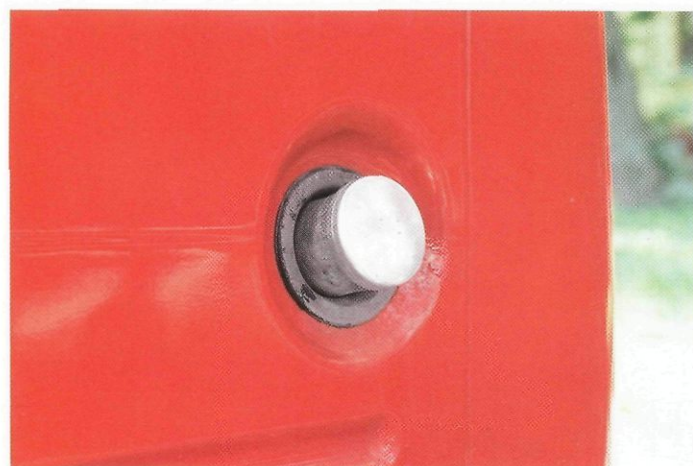
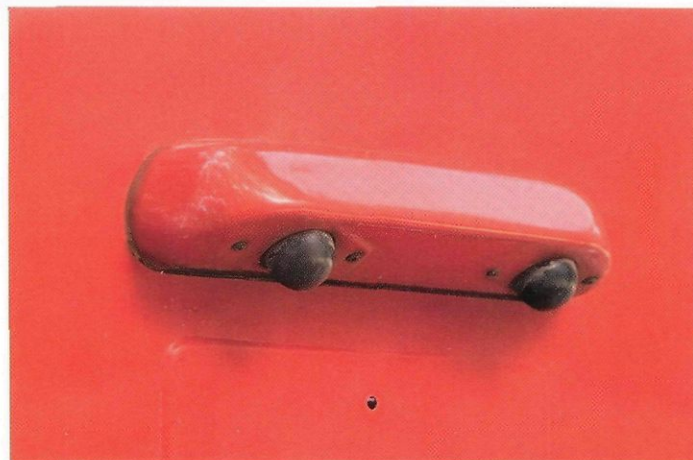


- 1 Благодаря новому кузову объем грузового отделения на ИЖ-2715 достигал 2,67 м³. Широкие распашные задние двери значительно облегчали погрузку
- 2 В кабине фургона мало что изменилось по сравнению с базовой версией ИЖ-412-028
- 3 Минимум комфорта для пассажиров: прикуриватель, пепельница и достаточно эффективный для двухместной кабины отопитель



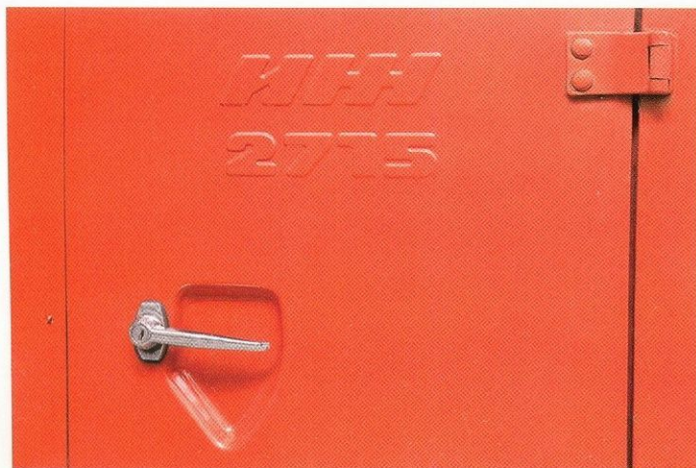


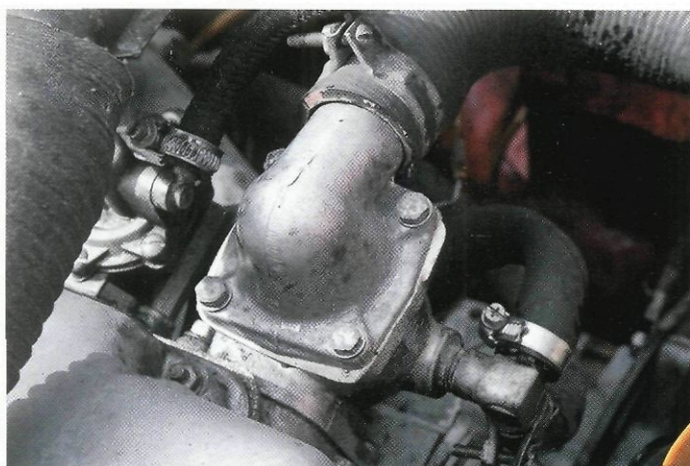
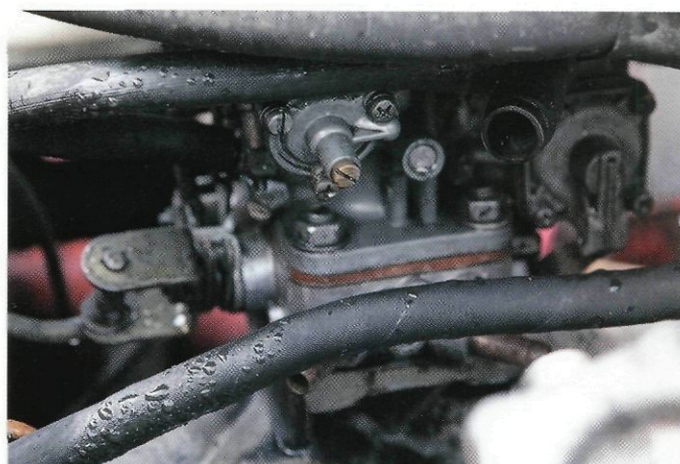
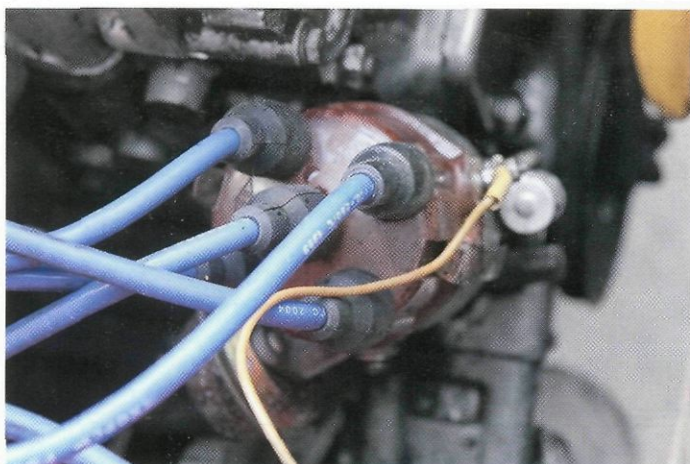
- ❶ Обновленный экстерьер и новую решетку радиатора ижевские фургоны получили в 1982 году одновременно с базовой моделью
- ❷ Застекленные боковины кузова имели раздвижные форточки, которые спасали пассажиров в жару
- ❸ Зеркала от базового седана были явно малы автомобилю с большим грузовым отсеком, поэтому с 1995 года на фургоны стали устанавливать зеркала на длинных кронштейнах
- ❹ Штатное место для размещения запасного колеса за спинкой пассажирского сиденья в кабине
- ❺ Для подсветки номерного знака служили специальные лампочки на левой створке дверей кузова
- ❻ Горловина бензобака торчала прямо из боковины кузова



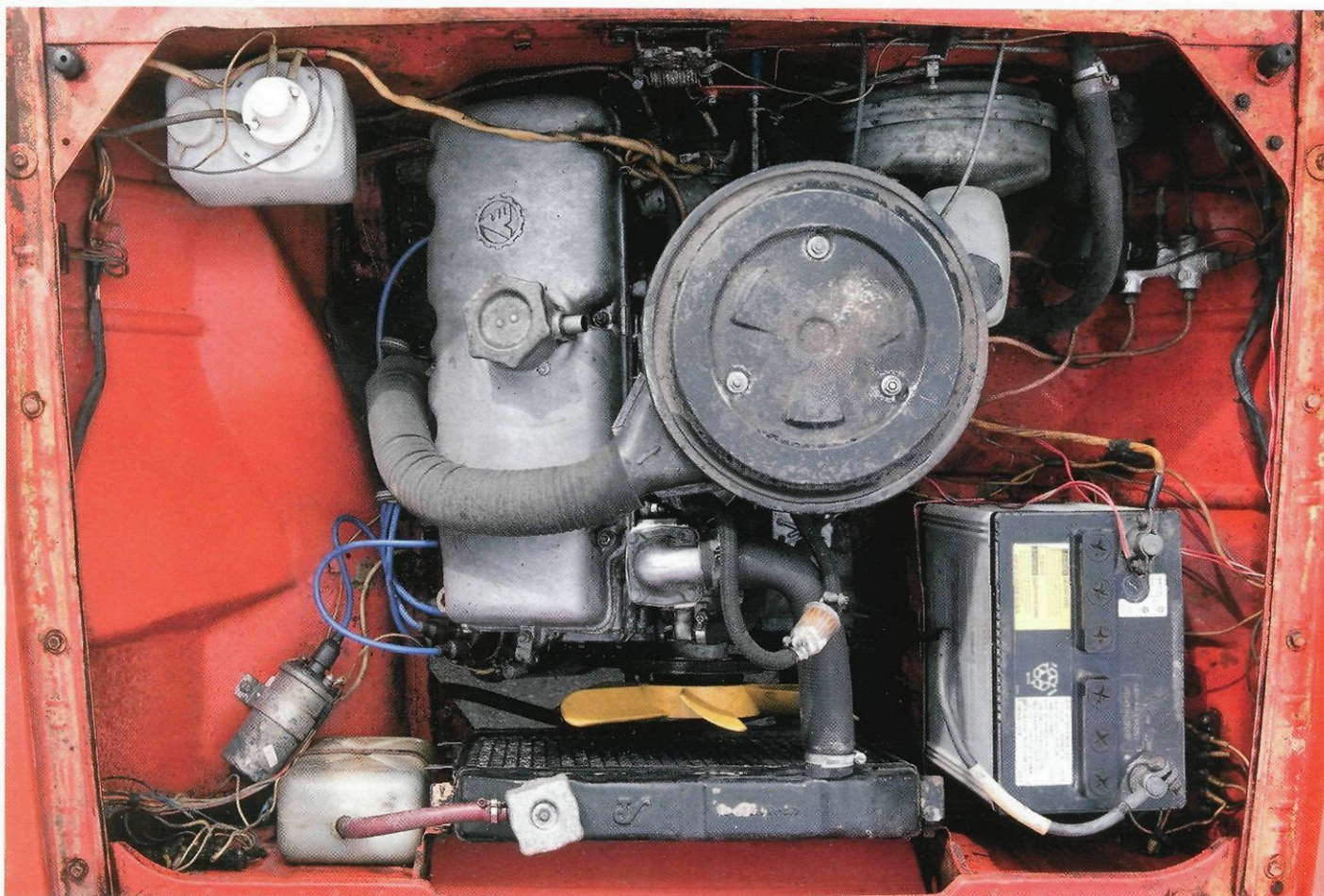


- ❶ При сложенных сиденьях кузов ИЖ-27156 вполне подходил для перевозки объемных грузов
- ❷ Откидные лавочки в кузове с минимальными удобствами вмещали троих пассажиров
- ❸ Грузовой отсек фургона запирался одним ключом с кабиной водителя





- Распределитель зажигания
- Карбюратор ДААЗ-2140
- Водяная помпа системы охлаждения двигателя
- Под капотом «каблучка» часто стоял деформированный бензиновый двигатель модели 412ДЗ, работающий на бензине А-76



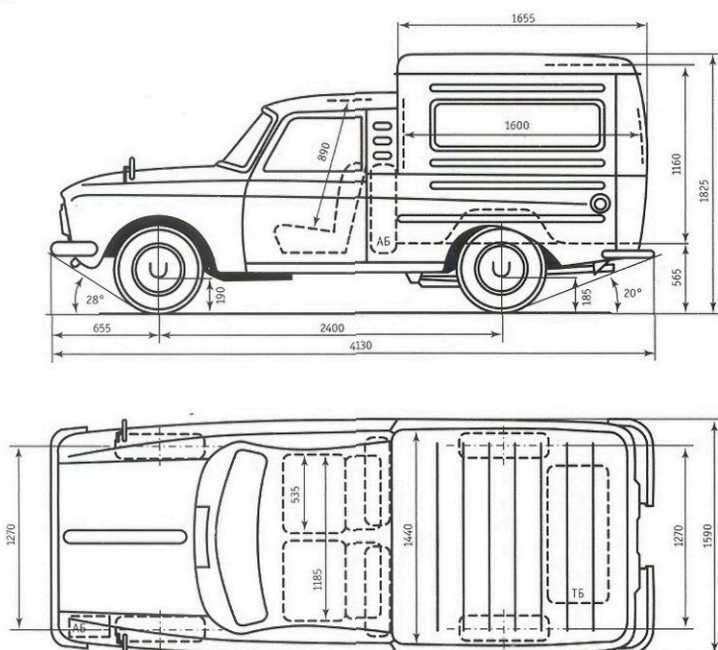


Схема автомобиля ИЖ-27156

Технические характеристики ИЖ-27156

Число мест	6 (2 + 4)
Масса перевозимого груза	2 человека + 520 кг
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	9,2 л/100 км
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Время разгона до скорости 100 км/ч	19 с
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор — 29.3701 с встроенным регулятором напряжения	
Стартер	СТ117-А
Прерыватель-распределитель	P118
Свечи зажигания	A20Д1
Размер шин	6,40-13

Масса, кг

снаряженная	1095
полная, в том числе:	1590
на переднюю ось	630
на заднюю ось	960

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; амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий — двухконтурная система с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем; передние тормоза дисковые, задние барабанные

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

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см ³	1478
Степень сжатия	7,2
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

К- 126Н или ДААЗ-2140

Максимальная мощность

67 л. с. при 5800 об/мин

Максимальный крутящий момент

100 Нм при 3500 об/мин



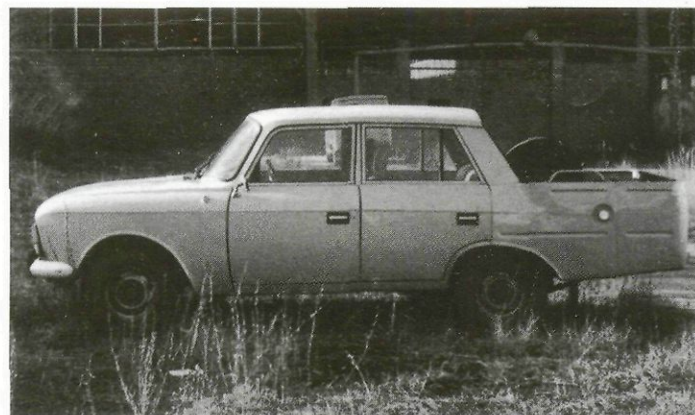
Первый в стране грузопассажирский фургон ИЖ-27156 выпускался с 1988 по 2001 год. За 13 лет было построено 19 994 автомобиля. Серийных модификаций у этой машины не было, однако в трудные 90-е годы ИЖАвто время от времени выпускал версию грузопассажирского фургона, которую смело можно назвать вынужденной. Из-за проблем с поставками комплектующих от смежников у части машин боковины будки оставались без остекления — это было единственное отличие от стандартного ИЖ-27156. Чтобы как-то оправдаться в глазах потребителей, заводские маркетологи решили позиционировать такие автомобили как «сельскохозяйственный вариант». Инициативные ижевские конструкторы постоянно экспериментировали с уже освоенными моделями. Не стал исключением и ИЖ-27156.



Скорая помощь. С 1982 по 1997 год на базе пикапа ИЖ-27151-01 выпускалась его удлиненная (за счет увеличения заднего свеса) версия для экспорта, известная как ИЖ-27151 «Elite PickUp» или ИЖ-27151-013-01. В начале 90-х ижевский автозавод пытался строить на этой платформе и фургоны, в том числе специализированные: для спасателей МЧС, пожарных и т.п. Но дальше опытных образцов дело не пошло. Во-первых, несмотря на увеличенную площадь грузовой платформы, заявленная грузоподъемность

не повысилась, а во-вторых, при перегруженном задке и без того не слишком надежное сцепление передних колес с дорогой становилось еще хуже.

Известно о создании от 15 до 25 экземпляров опытных фургонов на базе удлиненного пикапа. Один из них был оборудован для службы в скорой помощи (на фото). Однако испытания показали, что эта машина ни по каким показателям не может составить конкуренцию уже существующим скорым, и проект был свернут.



Пятиместный пикап. Самым необычным экспериментом ижевских конструкторов можно считать попытку создания гибрида ИЖ-21251 «Комби» и пикапа ИЖ-27151-013-01. Селекционная работа свелась к тому, что от «Комби» «отрезали» задок по линии задних дверей, а на его место приварили заднюю половину грузовой платформы удлиненного пикапа. Эксплуатация единственного опытного образца показала абсолютную бесперспективность работы в этом направлении.



ИЖ-2717-90. Прямым потомком ИЖ-27156 можно считать выпускаемый с 2003 года на Луцком автомобильном заводе (Украина) грузопассажирский застекленный вариант фургона ИЖ-2717. На Украине неказистые и грубоватые, зато дешевые и неприхотливые грузопассажирские фургончики пришлось как нельзя кстати. Они выпускаются и сегодня. Их используют не только дачники и фермеры для вывоза сельскохозяйственной продукции, но и частные предприниматели, аварийные службы и даже «Укрпочта».



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-400-422»

DeAGOSTINI

