

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 54.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 103

СССР



ИЖ-27151

ПИКАП НА ЭКСПОРТ
НИЗКАЯ ЦЕНА И КРЕПКАЯ КОНСТРУКЦИЯ
СМЕЛЫЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №103, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
000 «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

000 «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в 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).

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:

000 «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 АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь

000 «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена:

299 руб., 54,90 грн., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2013 000 «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:
с. 1, 2, 4 (верх), 8–9, 16: 000 «Де Агостини»;
3–7, 10–14, 15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
стр. 15 (низ) © ИТАР-ТАСС

Текст — Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Игоря Кучинского, Андрея Карасева
и Максима Шелепенкова

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 15.01.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Пикап ИЖ-27151 на платформе ижевского «Москвича-412» не смог завоевать в родной стране такую же популярность, как его собрат фургон-«каблук». Зато за рубежом спрос на ижевский пикап оставался стабильно высоким.

«Лезкие» деньги

Долгое время «локомотивом», тянувшим за собой весь отечественный автопром, были государственный заказ и оборонка. Выполняя правительственный заказ, конструкторы могли работать без оглядки на себестоимость продукции и возможности массового производства. Именно благодаря госзаказу на разработку лимузинов для первых лиц государства, в модельном ряду отечественных автомобилей появились настоящие шедевры, а в отношении доброй половины технических решений, примененных на этих машинах, можно сказать «впервые в отечественной практике». На представительских лимузинах впервые были установлены автоматическая трансмиссия, независимая подвеска, гидрокомпенсаторы привода клапанов газораспределительного механизма и многое другое. Спустя некоторое время что-то из этих «инноваций» перепало и массовым легковушкам.

Еще одним «двигателем прогресса» были интересы оборонной промышленности. На вооружения в Советском Союзе старались не экономить, и если командование заявляло, что армии нужен новый автомобиль, его начинали разрабатывать. «Сливки» от оборонки доставались главным образом грузовому автомобилестроению, но несколько раз «сорвать банк» удавалось и легковому. Появлением прекрасно себя зарекомендовавших ГАЗ-69, ульяновских «буханок», внедорожников семейства «469/3151» и явно недооцененных легких луцких вездеходов народное хозяйство страны обязано именно оборонному заказу.

Но если госзаказ и оборонка двигали нашу автомобильную промышленность вперед, то экспортные, золотовалютные интересы государства тянули ее назад. Знаковым событием стало появление в 1947 году первого «Москвича»: с этого момента автомобиль в СССР перестает быть

только объектом народнохозяйственного значения. Теперь он выступает в принципиально новой роли — как товар народного потребления. На практике это означало следующее: в одни легковушки — правительственные лимузины или армейские джипы — государство по-прежнему готово было, стиснув зубы, вкладывать средства без оглядки на рентабельность, а из других — массовых малолитражек — намеревалось извлекать прибыль, продавая их населению. «Победы», в том числе призванные заменить «эмки» в «казенных» гаражах, с самого начала оказались и в свободной продаже.

Легковые «Москвичи-400» и «Победы» начали активно осваивать зарубежные рынки. За границей на наши автомобили был хороший спрос: они продавались дешевле своих одноклассников, хотя зачастую превосходили их по комплектации и надежности. А страна получала валюту — «легкие» экспортные деньги.



Серийный пикап ИЖ-27151





Опытный образец пикапа ИЖ-61

К концу 50-х годов государство настолько «вошло во вкус», что интересы экспорта стали превалять над интересами отечественных производителей и потребителей. В каждой модели, используя

московских малолитражек пополнилось внедорожным универсалом «Москвич-411». Таких машин в то время нигде в мире не строили. Архитектура М-411 почти на 40 лет предвосхитила архитек-

отрасли во главу угла ставили не расширение модельного ряда отечественных автомобилей, а увеличение экспорта ради «добычи валюты». «Москвичи-407» пользовались на Западе неплохим спросом,

За границей советские легковые автомобили продавались дешевле своих одноклассников, хотя зачастую превосходили их по комплектации и надежности

щейся спросом за рубежом, экономисты видели золотовалютную «синицу в руках» и резонно предпочитали ее любым непроверенным «журавлям в небе», имея в виду принципиально новые разработки, а увеличение доли экспорта в общем объеме производства в 70-х годах привело к дефициту новых легковушек.

Первой серьезной жертвой такой политики стала программа создания комфортабельных джипов на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА). Вначале на базе «Москвича-402» был разработан уникальный полноприводник «Москвич-410», а следующее поколение

современных кроссоверов. Более того, группа конструкторов, занимавшаяся на МЗМА полным приводом, разработала перспективное семейство легких джипов «Москвич-415» и «Москвич-416». В конце 1960 года МЗМА готовился освоить производство нового для всего отечественного автомобилестроения семейства малых «вездеходов». Не хватало только производственных площадей, но вот-вот должны были освободиться помещения соседнего предприятия.

Однако в 1961 году сменилось руководство Министерства автомобильной промышленности. Новые руководители

поэтому в том же 1961 году вопреки воле и чаяниям руководства МЗМА было принято решение свернуть производство всех полноприводных моделей «Москвичей» с целью увеличения объемов выпуска базовой (экспортной) модификации. О запуске в серию семейства «415-416» не могло быть и речи.

Исключение из правил

Экспортная политика, безусловно, тормозила развитие отрасли. Но в любом правиле есть исключения. В данном случае таким исключением стали универсалы и пикапы.



Наибольший интерес для нашей экономики с точки зрения экспорта автомобилей представляли рынки капиталистических стран. И дело вовсе не в престиже, а в том что «капиталисты» рассчитывались с Автоэкспортом валютой, в отличие от братских социалистических стран, входивших в Совет экономической взаимопомощи (СЭВ), торговля с которыми зачастую строилась на «взаимозачетах».

Не секрет, что советские автомобили пользовались спросом в капиталистических странах благодаря более низкой (по сравнению с одноклассниками) цене, выносливости и ремонтпригодности. Наши машины чувствовали себя вполне уверенно в нише грузопассажирских легковушек, востребованных частными предпринимателями и фермерами. Этот контингент покупателей охотнее брал универсалы, а не седаны, поэтому в линейку каждой новой советской модели приходилось включать модификацию с таким типом кузова. Падение спроса на «двадцать первую» «Волгу» заставило наших производителей заняться созданием универсала ГАЗ-22 и разработкой «Волги» следующего поколения сразу с двумя типами кузова, а стремление удержать экспортные позиции способствовало сохранению в каждом новом поколении «Москвичей» грузопассажирских модификаций.

В СССР крайне неохотно продавали универсалы частникам, ведь несознательные граждане могли попытаться использовать машины, способные перевозить небольшие грузы, для получения «нетрудовых доходов». Даже народному любимцу Юрию Никулину пришлось получать специальные разрешения для покупки в личное пользование сначала ГАЗ-22, а затем ГАЗ-24-02. Словом, если бы не интересы экспорта, универсалы на базе легковых



Для европейских фермеров небольшой «всеядный» грузовичок — незаменимый помощник. Низкая цена и крепкая конструкция только приветствовались. Этот момент не ускользнул от внимания Автоэкспорта, и в линейке «Москвича» — самого продаваемого советского автомобиля конца 60-х годов — появилась модель с кузовом «пикап».

автомобилей в нашей стране скорее всего не появились бы.

Вторым «исключением из правил» в начале 70-х годов стали пикапы на базе легковых автомобилей.

До Великой Отечественной войны пикапы были незаменимы в малотоннажных перевозках. Их преимущества — быстрая загрузка (иногда с закрытым задним бортом) и «всеядность» — возможность перевозить объемные и негабаритные грузы (попробуйте в фургоне перевезти стог сена, а в пикапе — пожалуйста). В пикапе,

как и в грузовом бортовом автомобиле, можно было перевозить больше людей, чем в седане на той же базе. Конечно, поездка была не очень комфортной, но при дефиците транспорта «лучше плохо ехать, чем хорошо идти». Кроме того, пикап терял 50 кг собственной массы за счет отсутствия жесткого верха над грузовой платформой, что позволяло перевозить на полцентнера больше груза.

Сельскохозяйственные предприятия и армию пикапы вполне бы устроили, будь повыше их проходимость по раскисшим

Экспортный вариант ИЖ-27151 с облицовкой радиатора в стиле «Москвича-412»



Опытный образец ИЖ-27151 на испытаниях



Пикап ИЖ-27151-01

от дождей дорогам. Последнее обстоятельство заставило отказаться от пикапов сначала военных, а потом и сельхозпроизводителей. Оставался город, где дороги были лучше, а возможностей для перевозки мелких партий грузов больше. Но оказалось, что легковой автомобиль с открытой грузовой платформой не устраивает

оставив эту нишу небольшим авторемонтным заводам, которые изготавливали пикапы из отслуживших свое кузовов легковых автомобилей — как правило, таксомоторов. При таком раскладе серийный пикап как самостоятельная модификация в СССР должен был уйти в небытие. Но он появился на Ижевском автозаводе одновременно

конструкция только приветствовались. Этот момент не ускользнул от внимания «маркетологов» из Автоэкспорта: они выразили пожелание, чтобы в линейке «Москвича» — самого продаваемого на европейском рынке в конце 60-х годов советского автомобиля — появилась машина с кузовом «пикап».

Небольшие объемы производства ИЖ-27151 свидетельствовали о том, что на внутреннем рынке модель не пользовалась спросом

и городских перевозчиков: грузы надо было защищать — во-первых, от непогоды (климатические условия в центральной и северной части страны не позволяли использовать пикапы в течение всего года), а во-вторых, от несанкционированного проникновения (проще говоря, воровства). После войны о массовом производстве пикапов в СССР практически не вспоминали,

с обновленным фургоном на базе «Москвича» — появился в угоду экспортным интересам государства. В странах Европы культура перевозок и качество дорог позволяли эффективно использовать пикапы, особенно в фермерских хозяйствах, где небольшой «вседневной» грузовичок становился незаменимым помощником. Низкая цена и крепкая

Ижевский вариант

О пикапах на Автомобильном заводе имени Ленинского комсомола (до 1968 года — МЗМА) никогда не забывали, но построить на базе «Москвича-412» подобную серийную модификацию «малой кровью» не удавалось. Для создания полноценного пикапа необходимо было полностью перекомпоновать заднюю часть машины — перенести





По паспорту грузоподъемность ижевской платформы составляла 400 кг, но реально на этом грузовичок можно было взвалить и 500, и 600 кг — кузов и «механика» такие нагрузки выдерживали. Когда от потребителей стали поступать нарекания на недостаточную длину грузовой платформы, на базе пикапа ИЖ-27151-01 создали удлиненную версию. Чтобы не ломать оплаченное производство, номинально цель была достигнута — размеры грузовой платформы увеличились. Правда, груженный автомобиль стал хуже вести себя на дороге, но это никого не смущало. Удлиненные пикапы выпускались Ижевским автозаводом с 1982 по 1997 год небольшими сериями и достаточно успешно продавались за рубежом.



Экспортный ИЖ-27151 с финским номером. На переднем крыле указаны грузоподъемность и масса (полная и снаряженная), декларируемые экспортером для европейских дорог

руководством и начались работы по созданию «коммерческих» модификаций ИЖ-412. Вначале построили два опытных образца на базе фургонов «Москвич-434»: у одного из них вместо спиленной по самые колесные арки верхней половины грузового отсека была установлена внушительных размеров грузовая «будка» (ИЖ-6Ф), а у другого — бортовая платформа (ИЖ-6Г). Проведенные с апреля по июнь 1970 года на полигоне НАМИ испытания подтвердили расчетное превосходство подобных модификаций над стандартным фургоном. Однако технологи и экономисты настояли на максимальной унификации грузовых моделей с базовой, и впоследствии в серию пошли образцы с грузовым отсеком, вписанным в габариты седанов «Москвич-412», что позволило выпускать их на общих конвейерных линиях.

Продолжение на стр. 10

бензобак, запасное колесо, предусмотреть удобный задний борт и т.д. Это потребовало бы изготовления новых штампов, а доля пикапов в общем выпуске в любом случае не могла быть большой. Поэтому на АЗЛК решили, что не стоит «огород городить», и от специальной модификации с кузовом «пикап» отказались. Совместить на одной платформе выпуск пикапов и фургонов никому не пришлось в голову, поскольку унифицированный с универсалом фургон уже был в производственной программе АЗЛК, и создавать еще один фургон было незачем. Серийно пикапы на базе московских «Москвичей-412» так никогда и не выпускались. Западные дилеры «Москвича» вынуждены были удовлетворять потребности своих покупателей в открытых грузовичках при помощи «резаков»: чтобы сделать эрзац-пикап, у фургонов модели «434» отрезали верхнюю половину грузового отсека. Когда в Ижевске было освоено производство платформы «412» и встал вопрос

о расширении линейки модификаций, стратегических ошибок «старшего брата» постарались не повторять и наряду с фургоном повышенной вместимости решили разрабатывать пикап. В 1970 году пост главного конструктора ИЖАвто занял Владимир Арамаисович Абрамян. Под его



Экспортный ИЖ-27151 первых выпусков без горизонтальной подштамповки над задней колесной аркой







ИЖ-27151



Первые 829 серийных «каблучков» ИЖ-2715 сошли с заводского конвейера в 1972 году. Весь следующий год Ижавто осваивал производство модели «Комби», а в 1974 году очередь, наконец, дошла

Кузов пикапа несколько отличался от кузова фургона. Задняя стенка кабины пикапов оборудовалась окном с защитной решеткой. У фургонов отверстия в боковых панелях кузова предназначались

Экспортный ИЖ-27151-013-01 с модернизированной облицовкой радиатора и прямоугольными фарами

борт: в открытом положении он становился продолжением грузовой платформы — это давало возможность перевозить длинномерные грузы.

Отрезать и приварить

Среди всех модификаций ижевских малолитражек больше всего старались «прихорашивать» предназначенные для продажи за рубежом ИЖ-27151. На фотографиях экспортных пикапов часто можно увидеть экземпляры с хромированными решетками радиатора «а-ля» московские «Москвичи-412» с прямоугольными фарами. Эти варианты выглядели гораздо эlegantнее ижевских седанов, производившихся для внутреннего рынка. На экспорт в социалистические страны пикапы ИЖ-27151 шли под названием «Москвич-1500P», а в капиталистические — как *Elite Pickup*. По мере модернизации платформы ИЖ-412 все нововведения внедрялись

Самым необычным экспериментом ижевских конструкторов можно считать попытку создать гибрид ИЖ-21251 «Комби» и пикапа ИЖ-27151-013-01

и до пикапа ИЖ-27151 с откидным задним бортом. И задержка с освоением массового выпуска этой модификации, и объемы производства свидетельствовали о том, что спрос на модель на внутреннем рынке был невысоким. В 1974 году выпустили всего 4200 пикапов, в 1975 году — 5000 машин, в то время как объем производства фургона ИЖ-2715 составлял соответственно 45 800 и 45 000 экземпляров. Конструктивно эти автомобили ничем, кроме кузова, от базового «Москвича-412» не отличались: классическая компоновка; двигатель — 75-сильный УЗАМ-412; передние тормоза — дисковые, задние — барабанные, вакуумный усилитель; передняя подвеска — независимая, рычажно-пружинная, задняя — зависимая на двух полуэллиптических рессорах. При этом задняя подвеска грузовых ИЖ, по сравнению с легковыми версиями, никак не усиливалась. Единственное отличие заключалось в отсутствии у рессор грузовых модификаций противоскрипных межлистовых шайб.

для фиксации жесткой верхней половины грузового отсека, а у пикапов использовались для крепления поручней, позволявших «найтывать» груз веревками. Настоящей находкой был задний откидной

и на грузовых модификациях. После рестайлинга 1982 года они получили новые индексы: усовершенствованный и «помолодевший» фургон начал обозначаться «2715-01», а пикап — «27151-01». В ходе



Удлинённый пикап ИЖ-27151-013-01



Пикап ИЖ-27151-01 выпуска 90-х годов

обновления грузоподъемность грузовых ИЖ увеличилась на 50 кг. Кроме того, если фургоны ИЖ-2715-01 оснащались преимущественно дефорсированными моторами УЗАМ-412ДЗ (1478 см³, 67 л. с.), предназначенными для работы на бензине А-76, то на значительную часть модернизированных экспортных пикапов по-прежнему устанавливали «полноценные» силовые агрегаты УЗАМ-4123. При этом для экспортных образцов предусмотрели вариант с черной облицовкой радиатора и прямоугольными фарами, что считалось более современным.

За рубежом фермеры быстро «распробовали» пикап ИЖ-27151. По паспорту грузоподъемность ижевской платформы составляла 400 кг, но реально на этот грузовичок можно было взвалить и 500, и 600 кг — кузов и «механика» такие нагрузки выдерживали. Когда от потребителей (в частности, из Финляндии) стали поступать нарекания на недостаточную длину грузовой платформы, на базе пикапа ИЖ-27151-01 создали удлиненную версию. Чтобы не ломать отлаженное производство, на ИЖ-27151-013-01 просто нарастили задний свес за счет дополнительной вставки.

Номинально цель была достигнута — размеры грузовой платформы увеличились. Правда, груженный автомобиль стал хуже вести себя на дороге, но это никого не смущало. Удлиненные пикапы выпускались Ижевским автозаводом с 1982 по 1997 год небольшими сериями и достаточно успешно продавались за рубежом. На внутренний рынок такие машины практически не попадали.

Самым необычным экспериментом ижевских конструкторов можно считать попытку создать гибрид 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. Поговаривают, что о подобном гибриде на заводе задумались после приезда на «Ижмаш» делегации из Китая, где подобные «симбиозы» легковых и грузовых автомобилей не редкость. Впрочем, эксплуатация единственного опытного образца показала бесперспективность работы в этом направлении.

Задняя стенка кабины пикапов оборудовалась окном с защитной решеткой. Если у фургонов отверстия в боковых панелях кузова предназначались для фиксации жесткой верхней половины грузового отсека, то у пикапов они использовались для крепления поручней, позволявших «найтывать» груз веревками. Настоящей находкой был задний откидной борт: в открытом положении он становился продолжением грузовой платформы — это давало возможность перевозить длинномерные грузы.

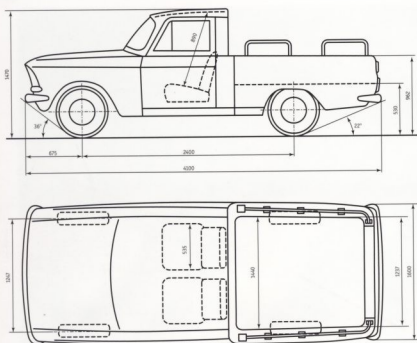


Схема автомобиля ИЖ-27151

Технические характеристики ИЖ-27151

Число мест	2
Масса перевозимого груза	400 кг
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	9,8 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	Г250-Ж1
Стартер	СТ117-А
Прерыватель-распределитель	P118
Свечи зажигания	A7
Размер шин	165-330 (6,45-13)

Масса, кг

снаряженная	1050
полная, в том числе:	1590
на переднюю ось	630
на заднюю ось	960

Дорожные просветы, мм

под передней осью	173
под задней осью	160

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухребровым роликом, передаточное число — 16,1
--

Наименьший радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7

Подвеска передняя

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

Подвеска задняя

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

Тормоза

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

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

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-412ДЗ, 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

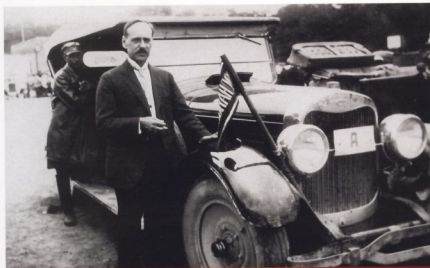
К- 126Н или ДАА3-2140

Максимальная мощность

67 л. с. при 5800 об/мин

Максимальный крутящий момент

100 Н.м при 3500 об/мин



Революционер, конструктор, педагог

Николай Романович Брилинг вошел в историю как выдающийся конструктор, педагог и организатор, создатель НАМИ — Научного автомобильного института.

Николай Брилинг (1876–1961) родился в Клину в семье агронома Эрнста-Роберта Брилинга. Среднее образование получил в Москве, в Михайловском реальном училище. В 1897 году поступил в Императорское техническое училище — ИМТУ (ныне МГТУ имени Н.Э.Баумана). Учеба в ИМТУ шла с большими перерывами — Брилинг как активный участник революционного движения неоднократно подвергался аресту и отправлялся в ссылку. В конце концов, Николай был вынужден уехать учиться за границу.

В Германии Брилинг прослушал ряд курсов у крупнейших немецких ученых. В 1906 году в Дрезденском техническом университете он защищает дипломную работу на тему «Газовый двигатель, работающий по циклу Отто», а в 1907 году — докторскую диссертацию на тему «Потери в лопатках паротурбинного колеса». Эта работа, опубликованная в Германии в 1908 году, получила высокую оценку научного сообщества.

По возвращении в Россию Н.Р.Брилинг получил приглашение преподавать в ИМТУ новую дисциплину — «Двигатели внутреннего сгорания». Одновременно он назначается главным конструктором петербургского завода «Дюффон-Константинович».

В 1910 году Николай Брилинг издал первый курс лекций по двигателям внутреннего сгорания, который выдержал пять изданий.

С началом Первой мировой войны лаборатория Н.Р.Брилинга занимается транспортными двигателями, в том числе авиационными. Николай Романович организовал Автомобильный отдел при Всероссийском земском союзе, ведавшем снабжением русской армии, и разработал технические нормы по эксплуатации и ремонту автотранспорта. В 1915 году по инициативе Н.Р.Брилинга начинается подготовка специалистов в двигателях внутреннего сгорания. Интерес к спириту был продиктован «схим законом», принятым в России после начала войны, и необходимостью найти техническое применение спириту, выпускавшемуся многочисленными винокурными заводами.

После Октябрьской революции профессор ИВТУ Николай Романович Брилинг назначается заместителем председателя центральной автомобильной секции Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) РСФСР, которая занимается восстановлением автомобильного парка страны и снабжением Красной Армии автомобилями и запчастями.

В конце 1918 года Николай Брилинг приступил к организации Научной автомобильной лаборатории — НАЛ (впоследствии НАМИ — Научный автомобильный институт). Одновременно он продолжает преподавать

Николай Брилинг

1907 год

Защитил докторскую диссертацию

1908–1915 годы

Под руководством Н.Р.Брилинга в ИМТУ созданы лаборатории, теоретический курс и дипломное проектирование по двигателям внутреннего сгорания

1918 год

Организовал Научную автомобильную лабораторию (впоследствии НАМИ)

1928–1930 годы

Работает в Теплотехническом институте над созданием газовой турбины

1931 год

Вышла в свет одна из основных работ Н.Р.Брилинга — «Исследование рабочего процесса и теплопередачи в двигателе дизель»

1934 год

Организовал международный дизельный испытательный автопробег Москва–Тифлис–Москва

1942 год

Работает над созданием нового типа транспортного двигателя — короткоходного и быстроходного дизеля

в высших учебных заведениях Москвы — ИВТУ имени Н.Э.Баумана, Московском механическом институте имени М.В.Ломоносова и Московском автомобильном дорожном институте.

Брилинг сконструировал ряд автомобильных, авиационных и стационарных двигателей, работал над созданием газовой турбины, первых советских дизельных двигателей, возглавлял топливную комиссию Академии наук СССР.

За научно-педагогическую и конструкторскую деятельность Н.Р.Брилинг награжден двумя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», а также медалями. В 1954 году Н.Р.Брилинг избран членом-корреспондентом АН СССР.



Ижевский автомобильный завод (1966–2012 годы)

Строительство завода, рассчитанного на производство 200 тысяч автомобилей, началось в 1963 году при поддержке секретаря ЦК КПСС Дмитрия Федоровича Устинова, который в ту пору курировал Военно-промышленный комплекс СССР.

Д. Ф. Устинов был противником покупки у западных партнеров лицензий и заводов по производству легковых автомобилей. Он считал, что можно обойтись собственными силами, задействовав огромный потенциал отечественной оборонной промышленности, в том числе большой машиностроительный комплекс «Ижмаш», частью которого и стал новый автозавод. Первый уральский «Москвич-408» был собран 12 декабря 1966 года в условиях экспериментального производства в здании НИИ «Прогресс» (цеха завода еще достраивались) — как сейчас принято говорить «методом отверточной сборки». Все детали и комплектующие поставлялись московским Автозаводом имени Ленинского комсомола (АЗЛК). До конца 1966 года Ижевский автомобильный завод изготовил 300 машин. В следующем году был запущен в серию «Москвич-412», а следом за ним — фургон «Москвич-434».

С 1967 по 1971 год в строй вводились собственные производственные линии: конвейерные, прессовые и сварочные, установки для окраски кузова. Специалисты из Франции монтировали конвейерные линии, закупленные у фирм «Рено» и «Эрфурт». Объем выпуска автомобилей планировался не ниже, чем на Волжском автозаводе. Производственный комплекс площадью 120 га с двумя главными конвейерами вступил в строй в октябре 1970 года. В 1971 году заводские гонимки С. Брундза и А. Брума одержали первую победу на автомобилях ИЖ в чемпионате СССР по ралли. В 1972 году изготовлена промышленная партия фургонов ИЖ-2715 — это первая модель, которую заводские конструкторы разработали самостоятельно. В том же году созданы опытные образцы полноприводного легкового автомобиля для жителей села — ИЖ-14. Первая промышленная партия легковых автомобилей

ИЖ-2125 с кузовом «комби» появилась в 1973 году. Производство автомобилей достигло 122 тысяч в год. В 1976 году начался выпуск автомобилей с кузовом «пикап» (ИЖ-27151), по основным кузовным деталям унифицированных с фургонами ИЖ-2715.

В 80-е годы завод выделялся в самостоятельное предприятие — «Ижмаш-Авто». В 1982 году продукция Ижевского автозавода подверглась глубокой модернизации: в результате улучшились эксплуатационные качества автомобилей и изменился их внешний вид.

Первые прототипы нового ижевского автомобиля ИЖ-2126 с кузовом «хэтчбек» появились в конце 70-х годов, а уже в 1984-м он был рекомендован к серийному производству. Правда, из-за сложностей с финансированием выпуск новой машины пришлось отложить — он начался только в 1990 году, а серийным стал лишь



Монтаж механизмов стеклоподъемников дверей на «ИЖ-Комби» (ИЖ-2125)

в 1992-м. К 1995 году было произведено всего около пяти тысяч автомобилей ИЖ-2126, причем с использованием обходных технологий, поэтому качество машин оставляло желать лучшего.

В 2000 году у «Ижмаш-Авто» появился новый хозяин — группа компаний «СОК», и с этого же года в Ижевске начинается производство автомобилей ВА3-2106, а следом и ВА3-21043.

В августе 2005 года выпуск собственных моделей ИЖ (за исключением ИЖ-2717 — фургона на базе ИЖ-2126) прекращен, а в декабре остановлено производство ВА3-2106. Началась промышленная сборка автомобиля *Spectra* корейской компании *Kia Motors Corporation*, а с 2006 года — выпуск *Kia Rio* второго поколения. В 2007 году запущена сборка *Kia Sorento* и модернизированного фургона ИЖ-27175 — «гибрида» фургона ИЖ-2715 и универсала ВА3-21043. В 2011 году АвтоВАЗ передал Ижевскому автозаводу производство модели ВА3-2107: в марте в Ижевске была выпущена тестовая партия, а с 28 апреля началось производство этих автомобилей по полному циклу — сварка, окраска и сборка. С августа



2011 года Ижевский автозавод стал единственным производителем жигулевской «классики». Последний автомобиль ВА3-2107 сошел с заводского конвейера 17 апреля 2012 года.

27 октября 2011 года АвтоВАЗ стал собственником Ижевского автомобильного завода (ООО «Объединенная автомобильная

группа»), а 25 июля 2012 года Ижевский автозавод официально начал производство автомобилей *LADA Granta*.

Цех сборки Ижевского автозавода, где в августе 2008 года приступили к серийному производству южнокорейских легковых автомобилей Kia Spectra





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-31029 «ВОЛГА»