

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 52

Молния М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

ISSN 2587-6422



00052

9 772587 642485



M21 «Волга» № 52, 2019
Еженедельное издание

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

С 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей: Россия, 150961,
г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», М21 «Волга»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220100 г. Минск,
ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
Телефон «горячей линии» в РБ:
С + 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а /я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», М21 «Волга»

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 449 руб.
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. руб

Неотъемлемой частью журнала являются элементы
для сборки модели. Издатель оставляет за собой
право изменять розничную цену, а также повышать ее
в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой
производственной стоимости некоторых деталей модели.
Редакция оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель М21 «Волга» не является игрушкой
и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные
в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое
время изменять последовательность и свойства
комплектующих деталей данной модели.

Представленные изображения модели М21 «Волга»
в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры
модели могут отличаться от их реального
внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 15 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3, 4 (низ), 5 © АР/ТАСС;
стр. 4 (верх) из фонда ГКУ ГАРХАДНО;
стр. 6, 11–15 частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 7–10, 16 © ООО «Идея Центр».

© 2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа
модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям,
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности продукции,
предназначенной для детей и подростков»
ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 10.01.2019
Дата выхода в России: 19.02.2019

Разработка и осуществление проекта:



В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

ВЫСТАВКА В МАНЕЖЕ

В ноябре 1962 года Москве, в Манеже открылась художественная выставка, приуроченная к 30-летию столичного отделения Союза художников СССР. В числе прочих в экспозиции принимали участие художники-авангардисты белютинской (Элия Белютина) студии «Новая реальность», включая Тамару Тер-Гевондян, Анатолия Сафохина, Люциана Грибкова, Владислава Зубарева, Веру Преображенскую и др. Их специально пригласили к участию, так как на Западе стали выходить публикации о том, что современное искусство в СССР зажимается и художники этого направления не имеют площадок для самовыражения.

1 декабря выставку посетил советский лидер Никита Сергеевич Хрущев. Трижды обойдя зал, он начал задавать художникам вопросы. В частности спрашивать, кем были их отцы, выясняя классовое происхождение. Будучи совершенно неподготовленным к восприятию абстрактного искусства, Хрущев подверг работы авангардистов резкой критике. Причем использовал оскорбительные выражения и слова, самое мягкое из которых было «мазня». Особое негодование у Хрущева вызвало творчество Юло-Ильмара Соостера, Владимира Янкилевского и Бориса Жутовского. Вопреки распространенному мнению Никита Сергеевич картин со стен не срывал. Но в итоге

заявил экспоненту: «Очень общо и непонятно. Вот что, Белютин, я вам говорю как председатель Совета министров: все это не нужно советскому народу. Понимаете, это я вам говорю?.. Запретить! Все запретить! Прекратить это безобразие! Я приказываю! Я говорю! И проследить за всем! И на радио, и на телевидении, и в печати всех поклонников этого выкорчевать!» Возможно, такая реакция Хрущева на современное искусство была заранее спрогнозирована, и, таким образом, художников просто подставили партийные идеологи, которые сами не очень одобряли опыты советских авангардистов. Существует свидетельство, что бурное возмущение Хрущева проявилось именно после того, как Михаил Сулов, отвечавший в Политбюро за вопросы идеологии, обратил его внимание на некоторые детали картин.

На следующий день в газете «Правда» был опубликован разгромный доклад, послуживший началом кампании против формализма и абстракционизма в СССР. Хрущев потребовал исключить из Союза художников и из КПСС всех участ-

ников выставки, но оказалось, что ни там ни там практически никто из них не состоял.

Никакое другое событие в области искусства и культуры в СССР не имело такого широкого резонанса, как разгром авангардистов в Манеже. Считается, что визит Хрущева на выставку ознаменовал собой конец так называемой «оттепели» — короткого периода смягчения режима политического давления в истории СССР.

А в это время...



Никита Сергеевич Хрущев (слева) на выставке, посвященной 30-летию МОСХ в Манеже



Сборочный цех легковых автомобилей ГАЗ.
Слева видны новенькие санитарные автомобили ГАЗ-22Б «Волга»

ПО СКОРОСТИ И КОМФОРТАБЕЛЬНОСТИ

...На Горьковском автомобильном заводе развернули серийный выпуск санитарной модификации машины «Волга» с кузовом «универсал». Этот автомобиль пришел на смену снятому с производства в 1960 году санитарному ГАЗ-12Б (ЗИМ). В отличие от него «Волга» при той же вместимости имела меньший вес, большие маневренность и скорость.

Кузов был разделен на санитарное отделение и кабину шофера перегородкой с отверстием для переговоров. Передние боковые и задние окна санитарного отделения в машине снабжались занавесками, а задние боковые окна имели матовые стекла. Пол был покрыт линолеумом, а обивка внутреннего помещения допускала мойку и дезинфекцию. Обогрев обоих отделений кузова осуществлялся от общего отопителя, в котором воздух нагревался водой из системы охлаждения двигателя.

Относительно небольшие размеры санитарного отделения ГАЗ-22Б «Волга» потребовали установки специально разработанных для машины носилок из дюралюминиевых труб с выдвижными ручками: они были короче стандартных на 245 мм (с уже выдвинутыми ручками), легче и удобнее в использовании. При этом место для лежащего больного не изменилось в размерах — длина полотноща составляла 180 см, так же, как у стандартных носилок.

Для установки носилок в задней торцевой части кузова была поставлена двухстворчатая дверь с горизонтальными петлями. Замочное устройство двери было смонтировано в нижней створке, при откидывании которой откидывался и щиток, служивший продолжением полозьев для передвижения носилок. Таким образом, передний край носилок можно было опереть о нижнюю створку двери, установив ролики на полозья, а потом уже легко закатить их в кузов машины. Подобная конструкция системы установки носилок была значительно



Санитарный автомобиль ГАЗ-22Б «Волга» выезжает на вызов

удобнее в эксплуатации, чем у автомобиля ГАЗ-12Б, в который носилки вставлялись через люк багажника.

Радиоприемником и антенной машина ГАЗ-22Б не оборудовалась, но предусматривалась возможность установки радиостанции АРС-1. Запасное колесо помещалось внутри кузова, в специальной нише, устроенной за левой задней дверью. Для доступа к нему следовало открыть эту дверь.

Санитарную машину ГАЗ-22Б, по современным меркам, трудно назвать полноценным автомобилем скорой медицинской помощи — габариты салона не позволяли производить каких-либо действий с больным, даже поставить простейшую капельницу практически было невозможно из-за низкого потолка. Тем не менее санитарная «Волга» получила в свое время большое распространение, так как

по скорости и комфорту размещения персонала и больного она на тот момент не имела себе равных. Машины этой модели можно было встретить в любом городе, в любом регионе страны!

Помимо базовой машины ГАЗ-22Б «Волга», автозавод выпускал варианты: ГАЗ-22БК — с форсированным двигателем (80 л.с.), ГАЗ-22БКЮ — с форсированным двигателем (80 л.с.) в экспортном исполнении для стран с тропическим климатом, ГАЗ-22БМ — с форсированным двигателем (85 л.с.) и улучшенной отделкой, ГАЗ-22БМЮ — с форсированным двигателем (85 л.с.) и улучшенной отделкой в экспортном исполнении для стран с тропическим климатом.

ГАЗ-22Б НЕ ИМЕЛ СЕБЕ РАВНЫХ



ГАЗ-22Б во время профилактического осмотра членов колхоза «Дружба»



Врачи санитарной авиации Хабаровского края перед вылетом

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

Электрооборудование автомобиля ГАЗ-21 «Волга» было рассчитано на номинальное напряжение бортовой сети 12 В постоянного тока. При этом на «Волге» была применена однопроводная система включения приборов электрооборудования — вторым проводом служили металлические части самого автомобиля («масса»). Такая система значительно упрощала и удешевляла проводку, но вместе с тем требовала более внимательного отношения к изоляции и креплению проводов. При нарушении изоляции они могли непосредственно касаться деталей автомобиля, вызывая короткие замыкания.

Электрооборудование машины имело отрицательную полярность, то есть с «массой» соединялись все отрицательно заряженные зажимы источников и потребителей. При отрицательной полярности уменьшалась коррозия металлических частей кузова.

Для соединения всех приборов и агрегатов электрооборудования в общую схему применялись провода марки ПГВА с полихлорвиниловой изоляцией. Провода дополнительно сплетались хлопчатобумажной оплеткой в пучки — для защиты и удобства монтажа.

Фары, подфарники и другие приборы подключались в общую схему благодаря соединительным панелям, закрепленным на кузове. Это облегчало и ускоряло демонтаж и монтаж осветительных приборов и проводки к ним.

Аккумуляторная батарея на автомобиле была постоянно включена в сеть. Генератор включался в бортовую сеть и отключался от нее автоматически с помощью реле-регулятора.

Система зажигания, система пуска и контрольные приборы приводились в действие включателем зажигания и стартера. Включатель имел четыре положения: «выключено», «включено зажигание» (при этом было возможно включить радиоприемник и электродвигатель отопителя), «включено зажигание и стартер», «стояночное положение»

(также было возможно включить радиоприемник и электродвигатель отопителя).

Электрическая проводка автомобиля «Волга» была защищена от коротких замыканий тремя плавкими (в блоке предохранителей) и одним тепловым биметаллическим предохранителями. Биметаллический защищал все цепи освещения, а предохранители в блоке — каждый свою цепь: плавкая вставка №1 — цепи звуковых сигналов, подкапотной лампы часов и прикуривателя; плавкая вставка №2 — цепи приборов, указателей поворота, света заднего хода и стеклоочистителя; плавкая вставка №3 — цепь электродвигателя отопителя. Кроме того, стеклоочиститель и часы имели свои биметаллические предохранители.

При каждом техническом обслуживании (ТО-1) необходимо было проверять крепление проводки и наконечников на машине и при необходимости его подтягивать. Особое внимание следовало обращать на надежность присоединения проводов к стартеру и «массе» реле-регулятора и генератора.

При каждом втором техническом обслуживании (ТО-2) нужно было тщательно проверять состояние изоляции проводов и устранять причины их возможных повреждений (перетирающие об острые кромки, излишнее провисание и т. п.). Места, имеющие даже незначительные повреждения изоляции, рекомендовалось обматывать изоляционной лентой. Следовало проверять надежность затяжки всех зажимов, узлов и приборов электрооборудования и при необходимости очищать их от грязи и подтягивать крепеж. Слабо затянутые, загрязненные или окислившиеся зажимы могли стать причиной ненормальной работы узлов электрооборудования.

В процессе эксплуатации автомобиля нужно было следить за тем, чтобы на поверхность проводов не попадали масло и бензин, так как они вызывали ускоренное старение изоляции электропроводки.

ЛИНИЯ СБОРКИ



1 — педаль выключения сцепления; 2 — педаль привода тормоза; 3 — кронштейн педалей; 4 — накладка кронштейна педалей; 5 — фиксатор выключателя; 6 — выключатель стоп-сигнала; 7 — пружина педали тормоза; 8 — винт 1,7×4 (AP) — 9 шт.; 9 — винт 1,7×5 (BP) — 3 шт.; 10 — винт 1,5×4 (FP) — 2 шт.



Установите пружину на ось, расположенную с левой стороны штока педали привода тормоза. Обратите внимание: нижний отогнутый конец пружины должен располагаться между двумя приливами на штоке.

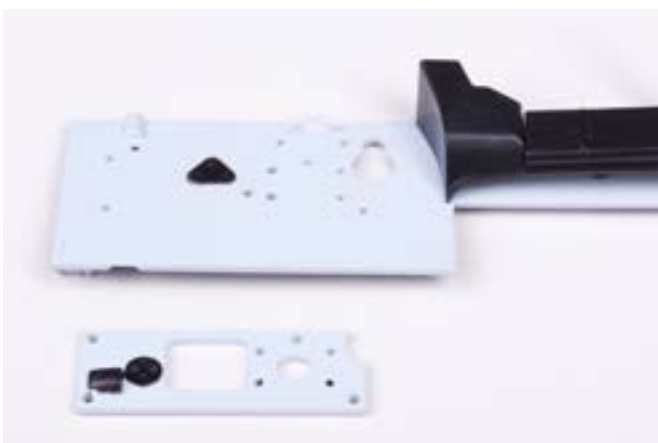
СБОРКА ПЕДАЛЬНОГО УЗЛА МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Поверх педали привода тормоза поместите педаль выключения сцепления. При этом центrovочная ось штока педали выключения сцепления также должна находиться внутри пружины педали тормоза.



Собранные вместе педали привода тормоза и выключения сцепления установите внутрь П-образного кронштейна педалей. Зафиксируйте педали двумя винтами 1,5×4 (FP) внутри кронштейна. Не прилагайте излишних усилий при затягивании винтов, педали должны оставаться подвижными относительно кронштейна.

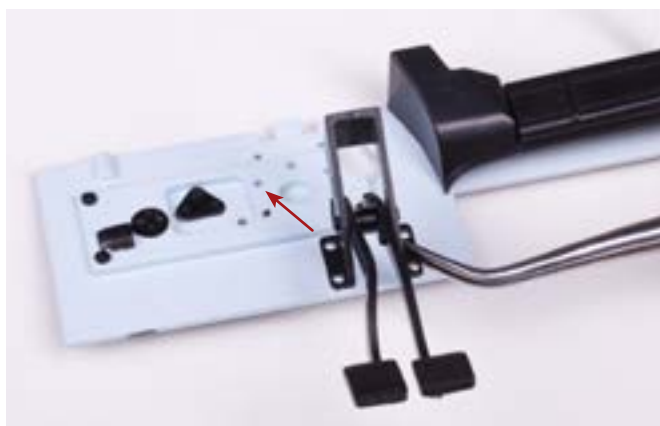


Установите накладку кронштейна педалей в левой половине обивки перегородки моторного отсека. Совместите крепежные отверстия деталей и закрепите накладку на перегородке при помощи трех винтов 1,7×4 (AP).

ЛИНИЯ СБОРКИ



Обратите внимание: при дальнейшем монтаже собранного педального узла на обивку перегородки моторного отсека свободный конец пружины педали тормоза должен быть вставлен в отверстие накладке кронштейна педалей.



Расположите собранный ранее педальный узел поверх накладки кронштейна педалей. Совместите крепежные отверстия деталей, проверьте совмещение свободного конца пружины педали тормоза с фиксирующим его отверстием. Закрепите кронштейн на накладке при помощи четырех винтов 1,7×4 (AP).

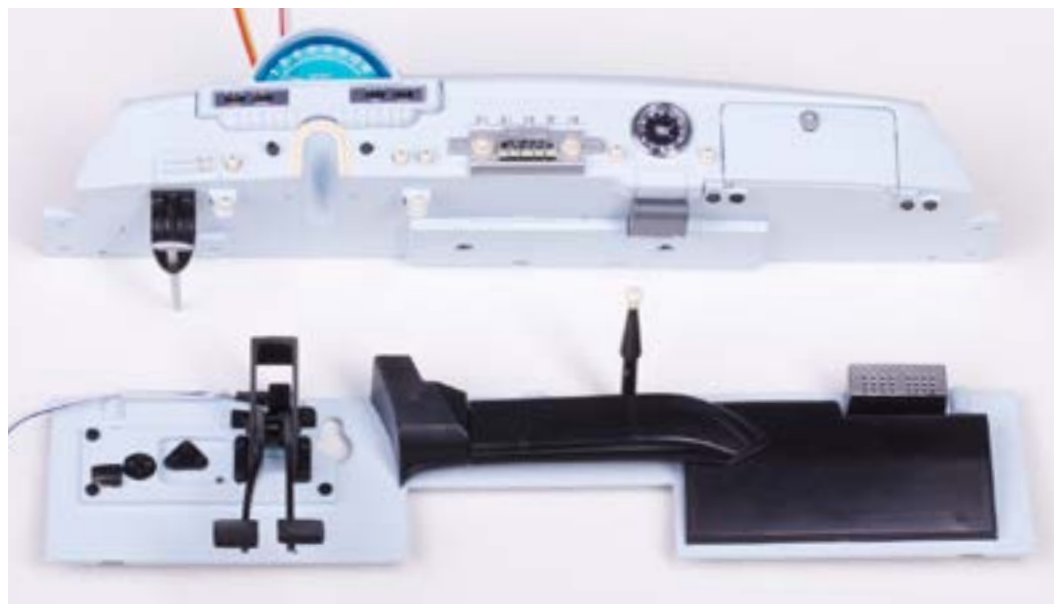


Установите выключатель стоп-сигнала внутрь кронштейна выключателя таким образом, чтобы провод отходил от выключателя в сторону более длинной крепежной проушины. Кнопка выключателя при этом должна быть направлена внутрь кронштейна.



Поместите кронштейн с выключателем стоп-сигнала на обивку перегородки моторного отсека выше установленного педального узла. Закрепите деталь на обивке при помощи двух винтов 1,7×4 (AP). Проверьте работоспособность выключателя. При нажатии на педаль привода тормоза выключатель должен срабатывать (должен быть слышен щелчок). При отпускании педали пружина должна возвращать ее в исходное положение.

ЛИНИЯ СБОРКИ



Соедините обивку перегородки моторного отсека с собранной ранее панелью приборов. Для этого поместите обивку в задней части нижней плоскости панели приборов. Совместите крепежные отверстия и зафиксируйте детали тремя винтами 1,7×5 (ВР) с внутренней стороны панели приборов. Провод от выключателя стоп-сигнала должен находиться в специальной прорези обивки перегородки моторного отсека.



Закрепите свободный конец ручки привода центрального тормоза в отверстии установленной обивки перегородки моторного отсека. Деталь должна держаться в отверстии за счет трения.

СБОРКА ПЕДАЛЬНОГО УЗЛА МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Легковой автомобиль ИЖ-2126 «Орбита»

К СЕРЕДИНЕ 1970-х годов выпускаемый на Ижевском автомобильном заводе «Москвич-412» стал стремительно устаревать. И если внутри страны при определенной модернизации спрос на эту модель реально было сохранить на несколько лет, то о ее поставках за рубеж можно было особо не мечтать. Неофициально курирующий завод секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов «выбил» для ИЖАвто госзаказ на разработку простого (классической компоновки) современного (с кузовом «хэтчбек») автомобиля малого класса с объемом двигателя 1600 см³.

Техническое задание на проектирование нового автомобиля предприятие получило в 1975 году.

Колдовать над доведением «классики» до совершенства принялся коллектив молодых конструкторов под руководством главного конструктора ИЖАвто Владимира Абрамяна. В первую очередь инженеры проанализировали достоинства и недостатки переднеприводной и классической компоновок. К недостаткам последней относились больший вес при равных с переднеприводными аналогами габаритах (и как следствие — больший расход топлива) и тоннель трансмиссии в салоне. При этом привод на задние колеса обеспечивал лучшее сцепление с дорогой при загрузке грузовой платформы коммерческих модификаций (от производства пикапов и фургонov ИЖАвто отказываться не собирался).

Имея в распоряжении архаичные, но проверенные и надежные двигатель и трансмиссию «Москвича-412», ижевчане 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, позволило существенно продвинуть вперед блок педалей, что при неизменной

ИЖ-2126 «ОРБИТА»

колесной базе добавило около 200 мм длины салона. Изменение переднего щита салона исключило применение червячного рулевого редуктора, поэтому была предложена низко расположенная рулевая рейка. Кроме этого, с учетом технологических возможностей производства была максимально увеличена ширина кузова.

Новая платформа получила современный пятидверный кузов типа «хэтчбек». В 1977 году прототипы первой серии с рабочим названием «Т» готовы к испытаниям.

Первые испытания принесли сюрпризы — как приятные, так и неприятные. Выяснилось, что за счет сильного наклона лобового стекла и применения гнутых боковых стекол дизайнеры настолько улучшили аэродинамику кузова, что возросшие скоростные характеристики потребовали дополнения КПП пятой, повышающей передачей. Кроме того, на высокой скорости редуктор главной передачи работал с перегрузкой, что сопровождалось шумами.

Все выявленные проблемы по мере их накопления решали, внося необходимые изменения в конструкцию прототипов очередной серии. Поскольку в конце 1970-х проект официально был утвержден как «Орбита», опытные образцы последующих поколений обозначались литерой О с цифрой, соответствующей порядковому номеру серии: О, О1, О2, О3 и т. д.

Несмотря на использование дизайнерами прогрессивных методов художественного конструирования (например, расчет кузова на прочность проводился на компьютере методом «конечных элементов», аэродинамика автомобиля доводилась продувками моделей в институте механики МГУ, а позднее — полноразмерных прототипов во Франции на оборудовании фирмы Renault), в экстерьер каждого следующего поколения вносили что-то новое, доводя форму до совершенства и прорабатывая детали. Если прототипы серии «Т» имели акцентированную рубленую форму, то начиная с «О2» кузов заметно «покруглел», получив сложные «лекальные» поверхности.

СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ «ОРБИТЫ»



Салон автомобиля ИЖ-2126 в том виде, в котором он задумывался дизайнерами и конструкторами

В окончательном виде экстерьер и интерьер новой машины формировались на стыке творческого видения дизайнера Владимира Савельева (впоследствии начальника бюро художественного конструирования ОГК «ИжАвто»), требований технологов и возможностей смежников.

С 1978 по 1981 годы отрабатывались различные варианты тормозной системы и подвесок. Для передней подвески была применена схема 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, на прототипах серии «04» остановились на варианте, родственном схеме задней подвески «Жигулей».

В качестве тормозных механизмов были утверждены перспективные от ВАЗ-2108 (после сравнительных испытаний они выиграли и у «москвичовских», и у классических механизмов и по весу, и по стабиль-

ности работы), что потребовало изменить схемы крепления колеса к ступице аналогично этой машине.

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

Однако затею с «автоматом» в условиях отсутствия 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 службы фрикционов составлял немногим более 1000 км. Задумка тихо умер-

ПОТРЕБОВАЛИ ПЯТОЙ ПЕРЕДАЧИ В КПП



Подкапотное пространство автомобиля ИЖ-2126



Товарный образец ИЖ-2126 «Орбита»

ДЛЯ СВОЕГО ВРЕМЕНИ ИЖ-2126 БЫЛ

ла, тем более что завод-смежник сумел решить проблему шумности гипоидного зацепления обычного редуктора.

Обнадеживающий результат принесли работы по созданию пятиступенчатой КПП. В 1983 году активно пытались довести ее до ума, но, несмотря на все усилия, избавиться от всех врожденных недостатков так и не смогли.

К концу 1983 года можно было смело сказать, что архитектура нового ижевского хэтчбека обрела свой окончательный вид. Хотя от многих смелых замыслов и незаурядных технических решений пришлось отказаться во имя упрощения и удешевления конструкции, ИЖ-2126 на тот момент был прогрессивным и оригинальным автомобилем. Конструкторам действительно удалось «выжать» из классической компоновки максимум эффективности, а дизайнерам — создать современный и узнаваемый экстерьер.

В 1984-м прототипы серии «04» успешно прошли государственные испытания и были рекомендованы к производству. Но в декабре 1984 года умер Устинов. Лишенному могущественного покровителя Ижевскому автозаводу сразу указали на его «место» в системе государственной экономики: средства, необходимые для постановки «Орбиты» на производство, были чувствительно урезаны. В очередной раз предстояло внести коррективы в конструкцию и внешний

облик автомобиля — на этот раз вынужденные: например, вместо изящных немецких фар пришлось приспособлять к стилистике передка угловатую оптику ВАЗ-2108, а салон лишился качественного пластика. Кроме того, расстались с мечтой о новом двигателе 1,6 л. Так в 1987 году на свет появилась незапланированная «регрессивная» серия прототипов «05». На сей раз финальная.

В 1990 году «Орбиту» начали собирать по обходным технологиям (было выпущено 100 экземпляров), причем большая часть машин, зачастую некомплектных, была продана сотрудникам автозавода.

До конвейера автомобиль добрался в 1997 году, а в конце 1990-х Ижевский автозавод практически встал. За это время удалось собрать около 5000 товарных экземпляров ИЖ-2126 «Орбита». Тут выяснилось, что товарный знак Orbit еще в 1986 году зарегистрировала фирма ItalDesign как имя одного из своих концепт-каров. И для ИЖ-2126 подыскивали новое имя — «Ода».

Выпуск ИЖ-2126 уже под этим названием возобновился лишь на рубеже веков. Но в силу определенной экономической политики, проводимой новыми владельцами ИжАвто — группой компаний «СОК», производство «Оды» оказалось нерентабельным, и 1 июля 2005 году выпуск легковых версий этого семейства был полностью прекращен.



Автомобиль ИЖ-2126 «Орбита» в улучшенной комплектации на Автосалоне в Москве в 2003 году

ПРОГРЕССИВНЫМ АВТОМОБИЛЕМ

Технические характеристики автомобиля ИЖ-2126 «Орбита»

Число мест	5
Максимальная скорость, км/ч	148
Расход топлива	6,8 л/100 км
Размер шин	175/70 R13

Масса

Снаряженная, кг	980
Полная, кг	1380
На переднюю ось, кг	552
На заднюю ось, кг	828

Двигатель

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
Максимальная мощность	72 л. с. при 5500 об/мин
Максимальный крутящий момент	106 Нм при 3200 об/мин
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические, телескопические
Задняя	зависимая, рычажно-пружинная; амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

Рабочие	привод отдельный, 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 задних колесах, с механическим приводом

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



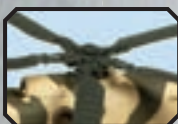
В ПРОДАЖЕ С **22 НОЯБРЯ**

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ Ми-24В
(РОССИЯ)

НОВИНКА



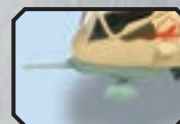
✦ ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



✦ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ



✦ КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



✦ ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+