

Ижевский завод — Lurkmore

← [обратно к статье «Москвич»](#)



A long time ago, in a galaxy far, far away...

События и явления, описанные в этой статье, были давно, и помнит о них разве что пара-другая олдфагов. Но Анонимус не забывает!

Автомобильный завод, построенный в замкадном городе Ижевске в связи с нехваткой производственных мощностей МЗМА, ГАЗ и ЗАЗ для удовлетворения всё увеличивающегося спроса на легковые моторные тарантасы. В результате был поставлен вопрос о строительстве нового завода, в решение вопроса вмешался тогдашний русский Крупп — [Устинов](#), ведавший всей обороной в Этой Стране. По его инициативе военные в 1965 построили в тогдашней оружейной столице — Ижевске, — новый завод на базе группы предприятий «Ижмаш», уже производивший оружие, ракеты и мотоциклы. Проблема с набором высококвалифицированного персонала была решена переводом нужных специалистов с соседних военных заводов, ИЧСХ уже в конце 1966 года наладили и запустили там сначала сборку, а затем и полноценное производство 408-го и 412-го Москвичей.



Плакат к юбилею завода, намекающий, что в [СССР секс был](#), а вот вкуса, увы, не было...

История развития

Взятая с военных заводов система нормоконтроля, жесткие требования к оборудованию и деталям сделал Иж более надёжным в эксплуатации, ибо качество машин было выше, чем у оригинала — АЗЛК, и тем более у ВАЗа^[1]. Однако ижевские машины имели менее высокий уровень отделки, чем московские, так что перед покупателями начала 70-х, можно сказать, был выбор: покупать лучше собранный Иж или более комфортабельный АЗЛК. Ижевские Москвичи с самого начала реализовывались в основном на [Урале](#) и в [Сибири](#). Известное отношение москалей к этим регионам сложило в европейской Рашке устойчивое мнение, что Иж — не [труЪ-Москвич](#), поскольку выпускался в [Замкадье](#) и под неканоничной маркой. В то же время в уральских и сибирских ебнях неизвестно откуда появившийся АЗЛК (кроме сельских версий) всегда воспринимается, как нежизнеспособный образец европейского автопрома, хуже которого только ТАЗ-ы, единственное исключение из которых — Нива. Выше написанное имело место быть только до 1982 года, когда появился рестайлинг 412го москвича под названием иж412ИЭ-028, проще именуемый как «пазний». Данный пепелац отличается от «сранних» ижей наличием дисковых тормозов спереди, утопленных ручек дверей как на 2140(но при этом гораздо более удобных), унылого дизайна морды аля старый ренжровер, багажником с открыванием не из салона, а с замком на манер тазов или того же 2140. Так вот, с появлением этого самого рестайлинга начало резко падать качество сборки, покраски, да и самого металла, отчего даже последние «пазнии» выпуска начала 90х годов могут выглядеть как изрядно поеденное ржавчиной («ижанитом») кривое говно, в то время как Ижи 70х годов гниют гораздо хуже.

Однако, несмотря на эти точки зрения, АЗЛК и ИжАвто активно сотрудничали до середины 80-х. В рамках этого сотрудничества рынки сбыта, а следовательно PROFIT, были разделены: АЗЛК — занимался сбытом городских машин С-класса на экспорт (в среднем чуть больше половины) и в европейской части Совка; Иж — занимался сбытом таких же машин в неевропейском Совке и поставлял Каблуки во все концы Совка и даже на экспорт.

Позже с отпусканьем гаек в первой половине 80-х АЗЛК решил запустить в серию 2141 и таким образом перейти в D-класс и покинуть нишу, в которой беспредельничал ВАЗ, в свою очередь на Иж-е больше склонялись к созданию машин С-В класса, разработав в конечном счёте Иж-2126, работы по которому начались ещё во второй половине 70-х. На этом и разошлись.

Иж Москвич-408, -412

Москвич, аналогичный выпускавшимся в Нерезиновске на АЗЛК. Отличался более простой радиаторной решеткой с квадратным значком. С появлением на АЗЛК модели 2140 постепенно перенял от неё практически все усовершенствования, как внутренние (передние дисковые тормоза), так и внешние (утопленные ручки, пластиковая радиаторная решётка(щито?), временная установка немецких недоквадратных фар).

Основной особенностью ижевского 412-го стала направленность автомобиля на хозяйственное использование — Ижмаш почти сразу

наладил производство фургона 434, а в 1973 появился винтарный «Каблук». Причём ижевские фургоны, пикапы, и хэтчбеки активно шли на экспорт, а вот седаны практически не покидали пределы Этой Страны.

Где-то в первой половине 90-х на него и на Комбика стали устанавливать уфимский движок с увеличенным до 1,6 литра объемом. Отличался от полторашки коленвалом с слегка увеличенным ходом и, соответственно, поршнями, чтоб последние в бошку не пизданули. Развивал 80 коней против 75 полторашечных при 92-м бензе. Данный Ижак носит сленговое название «пазний» и отличается особо низким качеством сборки. Характерной особенностью этой модели считается то, что ржавеет она начинает еще на заводе, покрываясь т.н. «ижанитом» прямо на глазах. Породила множество мемов в профильных сообществах.



Машина долго пользовалась спросом и ушла с конвейера только в 97-м году после без малого 30 лет выпуска. Алсо, ныне из «выживших» москвичей 408—412 большинство — Иж-412, что как бэ говорит нам.

Кроме того, следует сказать, что именно ижевский 412-й москвич являлся технически самым совершенным москвичом классической компоновки, так как выпускался довольно длительный период, продолжал совершенствоваться, перенимая новые детали от АЗЛКшного 2140. Таким образом, ижевский москвич 412 представляет собой устаревшую модель в линейке классических москвичей, являясь при этом наиболее продвинутой технически, вот такая арифметика!

Иж-2125 «Комби»

Совковый хэтчбек, нечто среднее между седаном, сараем и крокодилом. Появился в 1973, как временное решение проблемы наличия отсутствия универсалов АЗЛК, ибо вся продукция этого типа шла на экспорт. Даже мордой до рестайлинга (который скорее стал даунстайлингом, превратившимся недавно в целый мем под названием «Пазний ИЖ») не был похож ни на одного представителя советского автопрома.

Машина имела новый кузов, в соответствии с тогдашней европейской модой на разные типы хетчбэков. Это был первый хетчбэк, произведённый в СССР, хотя по тем временам под эту классификацию не попадал^[2], из-за чего и получил название «Комби» (в простонароде «Зомби»), в соответствии с немецкой классификацией. (Впрочем, в Европе «Комби» в те годы называли не только хэтчбеки, а вообще любой автомобиль с дверью сзади.)

Появление Иж «Комби» сочетавшего вместительность и нехилую надёжность, вызвало некоторую революцию на советском авторынке, так как за несколько лет машина стала крайне популярна у дачников и колхозников, не желавших стоять в долгой очереди на хилый городской сарай на базе «Копейки» — [ВАЗ 2102](#). Это явление и заставило АЗЛК расширить производство сельских версий своих седанов и универсалов серии 2140.

Иж-2715

Фургон на базе Иж-412. Из-за здоровенной коробки сзади получил прозвище «Каблук», реже именуется как предшественник — «Пирожок». Или «Башмак».

По сути всякие ваши популярные сегодня среди таксистов, торгашей и запасливых дачников [Ford Tourneo Connect](#), [Citroën Berlingo](#) и [Fiat Doblo](#) повторяют концепцию «Каблук» чуть больше чем полностью.

Сабж был создан на замену 434-му фургону, который будучи сделанным на базе 427 универсала обладал неудобным низким грузовым отсеком, что вызывало лютый батхёрт у всех его водил, которым для доставания какой-нибудь коробки приходилось на четвереньках ползать по всему кузову, что зимой оставляло неизгладимые впечатления.

Новый фургон был революцией в советском автомобилестроении, ибо обладал теплым двухместным салоном, объёмным грузовым цельнометаллическим кузовом и грузоподъёмностью в 500 кг. Конструкция кузова была такова, что фактически каблук был пикапом с жёстким, прикрученным болтами, верхом и двухстворчатой задней дверью.

В отличии от ижевских седанов, 2715 активно поставлялся на экспорт, как восточноевропейским коммунистическим друзьям, так буржуйам, особенно в Скандинавию.

Так как производился "Каблук" на по сути оружейном заводе, часть автомобилей комплектовалась так называемыми "карпунами" для добывания активно гниющих дитолей.^{[[цитата?](#)]}

ИЖ-27151 — пикап с откидывающимся вниз задним бортом.

ИЖ-27156 — шестиместный грузопассажирский каблук, официально

предназначался для перевозки грузов, но как полноценный грузовик предполагал такую фицу, как возможность «кратковременной перевозки пассажиров». По сути тот же самый грузовой фургон, но с двумя большими окнами со сдвижными стеклами на боковых стеках кунга и стеклом на левой створке задней двери. Внутри вдоль бортов были установлены две откидные скамейки с длинными подголовниками, как в поезде, на потолке закрепили плафон, сплошное окошко в перегородке между кабиной и кузовом сменили на аналогичное, но со сдвижной половинкой. После своего появления сей автомобиль стал мечтой многих совковых туристов, многочисленных в эпоху развитого социализма из-за немереной кучи готовых оборудованных туристических маршрутов и турбаз, добраться до которых при наличии своего автомобиля не составляло труда.



Мечта туриста.



Доказательство, что «каблук» - не машина, а будка на машине.

Лифтованный пикап Иж.

Нестандартное применение Каблука в Крыму.

Мусоровоз для уборки парков в Крыму.



Оттюненный каблук.

Он же сзади.

Кризис производства 70-х, перестройка, 90-е

В 70-е на заводе начали собственные разработки новых автомобилей, одним из первых прославился Иж-14, однако из-за недоработки общей концепции Иж от конкурса был отстранён. После этого продолжились начатые в 70-м году изыскания на тему нового автомобиля В-С-класса, созданный по данной программе ряд стильных для тех времён машин, две из которых — Иж-13 и Иж-19 были выполнены в виде ходовых макетов. Однако проект был зарублен, но благодаря покровительству самого Устинова на заводе клали болт на Полякова и ВАЗ, а потому к 1979 Иж-2126 был готов к подготовке в производство, однако у ведомства Полякова накопилось столько нелюбви к ижевцам, что машину в течение 4 лет требовали дорабатывать.

Постановка в серию 2126 предполагалась во 2-й половине 80-х, но в 1984 скончался Устинов, а потому теперь ижевский завод стал одним из многих равных, среди которых ВАЗ был самым равным. В итоге из-за Перестройки Иж-2126 прождал постановки на конвейер ещё 5 лет, а начало выпуска первых машин затянулось до 1991 г. В это время параллельно на ижевском заводе была разработана и собрана в виде ходовых макетов, как тогда полагалась перспективная серия городских микролитражек и мотоциклов, применять которые можно было только летом или в тех регионах, где температура ниже 0 градусов большая редкость. Немалое количество таких мелких разработок

Опытная серия городских тарантаек (смотри под катом)



Результат
развлечение в
ожидании
монаршего
соизволения.

Ещё один

В 90-е завод без активной господдержки, как у ВАЗ-а не мог выйти на полную проектную мощность выпуска, к тому же Ода уже требовала модернизации, однако на воплощение идей в производство денег не было тем более. Поддерживать завод никто не хотел, ибо ВАЗ уже позволял пилить деньги, а конкуренты были ненужны.

Иж-14

В начале 1970-х был объявлен конкурс на полноприводный легковой автомобиль, Иж в 1972 представил свою модель Иж-14. Судя по её виду ничего серьёзного машина из себя не представляла и требовала доработки напильником чуть больше, чем полностью, а потому была из конкурса выпилена, однако по приказу Минавтопрома часть документации отдали на ВАЗ, который уже 4 года не мог высрать для своей Нивы нормальный кузов, в результате ВАЗ допилил Ниву и выиграл конкурс, а ижевцам приказали дальше сосать хуйцы и мечтать о приходе светлых времён.

Иж-2126 «Ода»

Разработка по факту началась ещё в начале 70-х с Иж-13 и Иж-19. Но из-за бюрократии в 1976 пришлось сменить концепцию будущего автомобиля, уйдя от европейского типа автомобилей В-класса обратно в более Совковый нищесбродский С-класс. К выпуску машина была готова в 1979, а добились разрешения запуска в серию в 1984. Однако предполагавшаяся более низкая цена, чем у ВАЗ-овской Классики, вызвала у Полякова и его детища [бурю негодования](#), как следствие на ТАЗ-е начали форсировать проект замены Классики на будущее семейство 2110. Однако Ода появилась в продаже раньше, но проблемы с наладкой массового производства не позволяли составить существенную конкуренцию ТАЗ-у, предлагалось объединиться с АЗЛК и наладить производство там, однако пришедший к рулю московского завода армянин властью и лавандосами делиться не захотел, а потому отказался.



Адепты утверждают, что с неё ведёт начало концепция Нивы, вазилинысты как всегда негодуют.

К двухтысячным завод все-таки добился своего и продажи Оды начали расти, руководство завода стало строить план на будущее, появилось несколько модификаций Оды, в том числе все модели предлагались с полноприводной трансмиссией и дизельным двигателем, а также кошерная Ода с коробкой автомат. Одновременно появилась идея сделать рестайлинг Оды: первый вариант — с помощью элементов от ВАЗ 13-го семейства, другой вариант внешне напоминал появившуюся позже Lada Priora. Второй проект был предложен ижевской инженерной компанией-студией «i-DESIGN», позиционирующей себя как наследница инженерного отдела Иж-Авто.

Иж-21261 «Фабула»

Семейный универсал и паркетник по цене чуть большей, чем ТАЗ-овская пятёрка. По сути та же «Ода», но только с пятой дверью. Успели их выпустить очень мало, как раз перед тем как завод отдал концы. Что можно объяснить ещё и тем, что народ не очень спешил их брать, в связи с тем, что объём багажника у сабжа был даже меньше, чем у ТАЗ-2104. В массе своей комплектовался шаховским двигом 1.6(карб) и УЗАМом 1.7, но свет успели увидеть несколько экспериментальных моделей от при заводного ателье «Норма-авто»-с 2 литровым инжекторным двигателем и раздаточной коробкой типа «Квайф» по характеристикам сравнимый со средней иномаркой.

Иж-2717 «Ода-версия»

В народе — «диверсия» — упрощённый каблук, но уже на базе «Оды». Задумано неплохо, но качество плавало от экземпляра к экземпляру. Сама коробка(вернее, одна из её модификаций, уж не помню — чья, вроде как Омская) допускала одновременное включение первой и третьей передач — после чего, собственно, коробке наступал пипец. Отдельно хочется сказать о ручке, эти самые передачи переключающие: при включении чётных передач рычаг ложился практически горизонтально, а при

включении нечётных(особенно — первой) можно было прищемить палец между набалдашником рычага и торпедой. Многие укорачивали рычаг при помощи болгарки и такой-то матери.

На более поздних вариантах сабжа ставили более современную комбинацию приборов(вместо устаревшей от азлк-2141) — выглядели приборы хорошо, но бывал с ними такой прикол: по замыслу создателей, при включении зажигания стрелки приборов должны были уходить полностью вправо — а затем возвращаться назад — как на дорогах иномарках. В итоге же стрелки(особенно указателей температуры и топлива) вправо-то уходили... да там и зависали на произвольный срок(от пяти до двадцати минут). Здорово было: едешь — а по приборам у тебя полный бак и движок уже от перегрева сгорел:-)

Из забавных вещей был звуковой зуммер, отмечавший включение поворотников, громко верещащий аки сумасшедшая канарейка. нажав специальную кнопку можно было звук приглушить — и тогда он напоминал воробья, накрытого подушкой.

Движки — УЗАМ 1.7 и ВАЗ 1.6 — были для диверсии в самый раз. По выражению бывшего коллеги: «Движок прёт — как еврей со склада!». Рулевое было крайне лёгкое и удобное. А вот тормоза были слабоваты. Нагруженный шестистами кг груза каблук уверенно разогнался — а вот затормозить удалось лишь через сто с лишним метров после вдавливания педали в пол(личный опыт, блджад! хорошо, что никого на дороге не было.)

Особенно же доставлял грузовой кузов, из которого после дождя можно было вычерпать ведро воды(я не шучу!) ибо тёк он по всем мыслимым и немыслимым щелям(в том числе по сварным швам...). Выполнен грузовой отсек по схеме: бортовой кузов(теоретически все три борта откидные, на защёлках, на практике пользовали только задний борт) плюс прикрученная сверху будка, дверь которой(хлопушка) поднималась вверх. Будка прикручивалась к бортам на восьми болтах, и между будкой и бортами какой-либо прокладки не наблюдалось — что в теории должно было облегчить снятие будки — а на практике приводило к существованию огромной щели между будкой и бортами, через которую главным образом вода в кузов в дождь и заливалась. Нижний откидной задний борт после хор-рошей загрузки кузова упирался в грунт(лечилось подкладыванием под борт какой-нибудь фигни, типа пятилитровой пластиковой баклаги). Верхнюю же крышку кузова приходилось подпирать палкой, ибо газовые стойки скисали менее чем за год. Из-за палочного подпора крышка шла винтом и переставала как следует закрываться. Плюс ко всему — гнило это чудо только влёт, несмотря на «кузов с оцинковкой»(фраза из рекламы с якубовичем) — где там была оцинковка, в каком месте? х.з. Но несмотря на все свои недостатки, для мелкого бизнеса машина была привлекательной и отрабатывала свою цену с лихвой. Пока не успевала окончательно сгнить.

Тихая кончина

В двухтысячные на иж наладили производство сарая **ВАЗ-21043**, а после появился унифицированный с ним **Иж-27175** — каблук, но на сей раз на базе ВАЗ-2104.

В 2005 Иж-2126 Ода и ВАЗ-2106 были сняты с производства, иногда причиной называется требование погасить долги или «начать работать эффективно». Было выбрано второе, а потому оставили сборку популярных у нищелюбодов и торгашей сарая ВАЗ-21043 и каблука Иж-27175, начали сборку корейской KIA Spectra. В 2007 начали выпуск KIA Sorento (устаревшего поколения).

Параллельно всё та же студия «i-DESIGN» вела компьютерную проработку целого ряда новых проектов, среди которых: монообъём С-класса **Игерман** (назван в честь притока реки Иж, являющейся притоком Камы), серия автомобилей 2127 верхней планки С-класса и недоработанный проект современных каблуков 27xx, правда ни одна из этих машин до сего дня не была выполнена в металле, а исходя из уровня разработчика и вообще отечественного автопрома, похоже реализация так и не наступит. Однако студия вполне неплохо справляется с такими более крупными и уже реализованными проектами, как оперение и кабина нового магистрального тягача УРАЛ-6464 и проект кабины нового семейства КАМАЗ-а.

В 2009 из-за кризиса продажи упали у всех производителей, но в господдержке не отказали только заводу АвтоВАЗ, а потому тихо и незаметно сначала с ижевского завода уволили 5000+ человек, а вскоре компания вообще была признана банкротом, при общей сумме долгов в 13 млрд деревянных. Однако никто этого даже не заметил, и тем более не стал делать из этого всемирной проблемы, в отличии от эпической истории борьбы за жизнь «внезапно принявшего ислам» нерезиновского АЗЛК, произошедшей в разгар светлых двухтысячных. А причина проста — в тот момент государство и центральные СМИ были озабочены возможной гибелью АвтоВАЗ-а, а потому на повестке дня стоял только один вопрос — сколько нужно ещё в дополнение к пошлинам и налоговым скидкам выдать ТАЗику лавандосов для распила — 20 или 40 млрд деревянных. На этом история второго представителя марки Москвич, как самостоятельного производителя, пока оканчивается.

В августе 2010 года на заводе вновь начали сборку KIA Spectra, а чуть позже сам **Путин** посетил ижевский автозавод «ИжАвто» и приказал вновь запустить производство «дешевых популярных» экс-тольяттинского сарая ВАЗ-21043 и каблука Иж-27175.

Сейчас производство «Жигулей» там свернуто («семерка» ушла в апреле 2012-го, «четверка» — в октябре того же), теперь там клепают «Гранты» ака «Калина low-cost». В конце 2015 года пустили в серию новую тазовскую повозку «VESTA».

Галерея



Опытный Иж-13, вполне на уровне Peugeot и BMW тех лет.



Опытный Иж-19, продолжение европейской темы.



Опытный Иж серии Т, изыскание на совковую тему.



Проект семейства 2126, а ваш 2110 начал придумываться только через пару-тройку лет после.



Все опытные образцы 2126.



Проект рестайлинга 2126, и опять за пару лет до Приоры.



Та самая Ода с фарами от 2115 тазика



Еще одна



Проект Игерман от i-DESIGN.



Проект Игерман сбоку.



Предполагавшаяся замена 2126.

Проект замены каблука.

Проект ижевчан в металле.

Ещё один проект [Урала](#) в металле.

См. также

- [Москвич/АЗЛК](#)

Примечания

- ↑ По другим сведениям, [на самом деле](#) высокое качество объяснялось не оборонкой, а импортными станками, которые при малейшей попытке собирать автомобили армейским способом уходили в

отказ.

2. ↑ Впрочем, хэтчбеком он действительно не является. Каноничный хэтчбек — это машина не только со скошенной задней частью, но и укороченным задним свесом относительно седана (ярчайший пример — «Самары» 2109 и 21099). «Комби» же имеет такую же длину, как и базовый «Москвич», поэтому его принято считать лифтбеком (кстати, единственным в СССР). А первым хэтчбеком был таки ВАЗ-2108.



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнбойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива