

# За рулем 8-9 1990



В Ижевске полным ходом идет подготовка к выпуску нового автомобиля ИЖ—2126.  
Статью читайте на стр. 1





## АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Асфальтовая лента с бесконечным потоком автомобилей, грядирня мощной ТЭЦ — характерные черты городского пейзажа. Многие годы его воспевали в песнях и очерках, романах и кинофильмах — непременно с эпитетами «современный», «индустриальный». Словно не желали замечать в нем других, очевидных черт: однообразия, бездушности, а то и просто враждебности всему живому. Не обманываясь на сей счет, люди в свободные часы стремятся прочь из стальных объятий промышленных гигантов — «на природу». Но год от года, день ото дня все меньше в ней уголков, не затронутых «преобразованием», которое на поверку там и тут обернулось, увы, разрушением естественных условий обитания.

Вклад автомобиля в это разрушение признан, оценен и обсчитан. Масштабы его в нашей, далеко не самой моторизованной стране огромны: в 361 городе Союза автотранспорт дает больше половины всех токсичных выбросов в атмосферу, причем в 148 из них его доля — свыше 80 процентов. (Более подробную статистику вы найдете в этом номере.) Значит, избыток автомобилей? Скорее их нехватка: она заставляет поддерживать на ходу машины, давно отслужившие свой век, не способные уложиться в самые либеральные нормы токсичности, шумности. Даже если предположить, что каким-

то чудом мы разом избавимся от автомобильного старья, заменим его машинками с иголкой — не позднее чем через год они станут такой же рухлядкой, если прежними останутся качество их изготовления и сервиса, состояние дорог и инфраструктуры городов, квалификация водителей и слесарей. А значит — все они примутся вносить свою лепту в отравление биосферы.

До сих пор в попытках как-то оградить ее от массиванного разрушения мы, как и почти во всем, полагались на силу декрета. И только в последнее время приходит наконец осознание того, что самые справедливые и верные формулировки постановлений, даже законов, если они не оказывают влияния на экономические рычаги воздействия, не более чем Грох риторика, отскакивающий от ведомственных стен. Можно принять десятки постановлений, обязывающих делать современные, экологически чистые машины, — все они останутся на бумаге, если автомобильному заводу невыгодно заменять модель двадцатилетней давности, нефтепаргонному — налаживать выпуск неэтилированного бензина, приборостроительному — осваивать аппаратуру электронного впрыска топлива.

К тому же, в отличие от стран, в которых все и вся подчинено Закону, у нас сам Закон поверяется некоей высшей государственной целесообразно-

стью. Во имя нее продлевают на конвейере жизнь морально устаревшей модели, дают разрешения выпускать машины с отклонениями от ГОСТа, закрывают глаза на еще многие и многие нарушения. Вам случалось читать или слышать о директоре, снятом с работы за то, что автомобили его завода не укладывались в нормы по токсичности? И ни один завод за это не закрыли, даже не приостановили бег конвейера — «закрывали» план. Теперь пекутся о ликвидации товарного дефицита. О дефиците свежего воздуха на заводах вспоминают, похоже, только в связи с экспортными поставками. Но разве жители Запорожья и Нижнего Тагила заинтересованы в «чистом» выхлопе меньше, чем обитатели Рима и Лондона?

По канонам жанра в этом месте следовало метнуть пучок критических стрел по адресам ведомств. Но стоит ли полагаться на их мнение всемогущество сегодня, когда медлительный дреднот нашей экономики наконец-то ложится на курс рыночных отношений? Верность его будут определять не найим, а материальная заинтересованность, не монополизм, а здоровая конкуренция, не борьба за вал, а работа для потребителя. Именно эти принципы помогут проложить дорожку лучшим, более «человечным» автомобилям, вернуть нашим ландшафтам столь дефицитный ныне зеленый цвет.

Прямо передо мной на стене висит «вечный» календарь. В его левом верхнем углу — цветная фотография автомобиля. Лак на фото потрескался, сам снимок покоробился, края кое-где отклеились и загнулись. Словом, время обошло с фотографией безжалостно. По отношению к изображенному здесь автомобилю оно оказалось еще суровее. Более десяти лет машина, фактически готовая к производству, не может преодолеть трудности рождения.

Честно говоря, были такие моменты, когда я совершенно утрачивал всякую надежду на то, что ИЖ—2126, а именно он на фотографии, когда-нибудь снова воплотится в металле и, тем более, серийно пойдет с конвейера. И об этих сомнениях, и о том, на чем они основаны, как мог рассказать читателям в статье «Будет ли ИЖ—2126?», опубликованной полтора года назад (ЗР, 1988, № 12).

Полтора года — срок небольшой. Особенно для создательных процессов в наше время, когда преобладают разрушительные. И тем приятнее мне сегодня повторить почти те же слова, но уже с другим знаком: ИЖ—2126 будет!

Что же произошло за это время?

Внешних, видимых глазу изменений немного — разве что новый сварочный корпус. Там, где два года назад только начинал ковырять землю единственный экскаватор, теперь поднялись пролеты будущего цеха. Динамика скрытых от глаз процессов гораздо ошутимее. О ней мне рассказывал главный инженер автозавода Виктор Васильевич Коваленко.

Главные трудности прежде заключались в том, что невозможно было заказать где бы то ни было штампы для будущего кузова. Теперь этот вопрос почти решен. Производственному объединению «Ижмаш» выделен кредит на 240 миллионов рублей (инвалютных, разумеется). Под этот кредит заключен контракт с японской фирмой «Фудзитахника», которая взялась изготовить для нас самые ответственные лицевые штампы кузовных панелей — ни много ни мало 278 таких штампов. Когда готовился этот материал, часть штампов уже плыла из Японии в Находку.

Существенную помощь оказал Ижевску Тольятти — еще около 50 крупных и средних штампов размещены для изготовления на ВАЗе.

Какую-то посильную часть

## ИЖ—2126 БУДЕТ!

оборудования делает для автозавода само ПО «Ижмаш».

Крупные пресс-формы на пластмассовые детали, такие, как бамперы, панели приборов, внутренняя облицовка задней части кузова, заказаны и уже делаются в Португалии.

Сварочное оборудование — это будут роботизированные комплексы для того, нового корпуса, о котором сказано выше, — поставит фирма КУКА из ФРГ. К слову, новый корпус должен войти в строй только в 1993 году, так что для пуска первой очереди он проблем не создает.

Серьезные опасения вызвали у ижевчан их смехинки по таким крупным узлам и агрегатам, как двигатель, коробка передач, подвеска, рулевое управление, приборы. Но дело и тут заметно сдвинулось. Уфа готова дать модернизированный двигатель М—331. В Омске успешно идет освоение пятиступенчатой коробки передач. В Перми с большим желанием пытаются решить совершенно новые для себя проблемы с изготовлением реечного рулевого механизма, передней подвески типа «Мак-Ферсон»; осваивают пружины и амортизаторы задней подвески, что несколько привычнее и проще. Владимирский завод «Точмаш» гарантирует поставку подрулевого переключателя, блока реле, приборов — тут осложнений не будет.

Решен вопрос и с шинами ИИН-251 — именно они будут стоять на новой машине.

Ну а с чем же плохо? Плохо пока со стеклом. Борский завод обеспечит его поставку для первой партии машин. Но не больше. Что же касается основного закрепленного смехника — завода «Салаватстекло», то он пока к этой роли не готов. Нет у него опыта, нет и оборудования. При этом главную трудность представляет изготовление не ветровых стекол, а боковых — гнутых, перемежающихся в дверном проеме, а потому более точных. Опыт, понятно, дело наживное. А оборудованию должен дать Салавату... Ижевск. Вот уж поистине: спасение утопающих — дело рук самих утопающих.

До сих пор нет решения относительно карбюратора и фар. Димитровградский завод, загруженный до предела, не в состоянии обеспечить современными карбюраторами мощности Ижевска. Без карбюратора нет новой ижевской машины. И то и другое абсолютно понятно. Для ИЖ—2126 предусмотрена та же блок-фара, что стоит на ВАЗ—2108. Но ее никто не дает. Точно так же никто не дает и замок зажигания. К слову, и фара, и карбюратор, и замок зажигания значатся за Минавтосельхозмашем СССР. Наверное, у него тоже есть свои трудности. Но это не должно

затормозить продвижение автомобиля к потребителю.

До сих пор не размещены ни на одном предприятии резинотехнические изделия 13 наименований, главным образом уплотнители.

И последняя проблема. Существующее в «Ижмаше» окрасочное оборудование отработало уже более 20 лет. Не только морально, физически оно уже износилось дважды, а потому имеет право в любую минуту остановиться даже ныне действующее производство, а не только перспективную модель. Позарез необходимы новые окрасочные комплексы. И это, пожалуй, самая серьезная проблема. Если не многоточие...

Итак, в соответствии с планами, в этом, 1990 году из ворот ижевского автозавода должно выйти 5 тысяч автомобилей ИЖ—2126. Реально ли это?

Ни один из руководителей, с которыми довелось мне разговаривать в Ижевске, не опроверг эти планы. Но ни один и не поручился за их безусловное выполнение. И это понятно: зачем же клясться и бить себя в грудь, если столько еще нерешенного, если такие завалы ждут на трудном пути. В одном убеждены ижевчане твердо: выпуск автомобилей ИЖ—2126 начнется в этом году непременно.

Уже сейчас идет полным ходом подготовка действующего производства к тому, чтобы начать постепенное внедрение некоторых узлов и деталей новой машины на существующие, ныне собираемые комби и седаны. Каждый день проходит оперативки, на которых цехи по очереди отчитываются, что и как сделано. Разработана особая технология, которая вклинится в действующее производство, потеснит его, даст возможность собирать «двадцать шестой» на старом конвейере, вперемежку со старыми машинами. И не в ущерб плану — он не уменьшится ни на одну единицу.

Словом, идет трудная, кропотливая каждодневная работа, результатом которой станут сошедшие в конце года с конвейера новенькие ИЖ—2126.

— Чем ближе к цели — тем концентрированное и конкретнее задачи, — сказал в заключение разговора Виктор Васильевич Коваленко, — тем, образно говоря, уже ворота, в которые нужно успеть проскочить. Мы думаем, что успеет.

**Б. ДЕМЧЕНКО,**  
спец. корр. «За рулем»  
г. Ижевск

