**Содержание**

Введение 2

1. Появление «шестерки» 3

2. ВАЗ 2106 в 1980–1990-х гг. 6

Заключение 9

Список использованной литературы 10

# Введение

ВАЗ-2106 начали выпускать в Тольятти в 1976 году. От «тройки» он отличался более мощным двигателем, объёмом 1,6 литров, изменённым кузовом и салоном. На момент своего появления это был самый престижный и комфортабельный автомобиль. Он стал самым массовым автомобилем Волжского завода. С начала выпуска «шестёрки» с конвейера Автоваза сошло около 4 млн. 175000 ВАЗ-2106 (в период с 1976 года по 2002 год). Когда Автоваз разработал «десятку», «шестёрку» начали собирать с ней на одном конвейере (примерно с 1998 года по 2002 год, автомобили этих годов выпуска отличались от предшествующих и последующих лучшим качеством окраски и сборки), и после того как выпуск автомобилей десятого семейства довели до проектной мощности ВАЗ-2106 сняли с производства в Тольятти.

# 1. Появление «шестерки»

Не каждый автомобиль готов похвастаться своей тридцатилетней историей и миллионными тиражами, которые были у выпущенного в 1976 году Волжским автозаводом ВАЗ 2106. Эта легендарная модель, увидевшая свет вслед за «копейкой» и третьей моделью Жигулей, стала самым массовым автомобилем, когда-либо выпускавшимся в СССР и России.

Первые покупатели ВАЗ 2106 были поражены ранее невиданным комфортом салона и динамикой своего нового авто. Оснащенная мощным двигателем объёмом 1,6 литра, машина разгонялась до 152 км\ч, что для той поры было невиданной скоростью. Устанавливался он по классической схеме, под передним капотом, передавая крутящий момент через карданный вал на задние ведущие колёса. У такой компоновки есть существенный недостаток – необходимость делать посередине салона тоннель, в котором спрятаны вал и выхлопная труба. За счёт этого тоннеля, расположившегося между сиденьями прямо по центру, теряется полезное пространство салона. Скоростные характеристики ВАЗ 2106 сделали этот автомобиль любимым транспортным средством советских милиционеров.

Немного изменилась и внешность ВАЗ 2106. Перемены коснулись бамперов, на которые устанавливались пластмассовые «клыки», задних фонарей новой формы, и решётки радиатора. Аэродинамические характеристики кузова ВАЗ 2106 оставляют желать лучшего и существенно увеличивают расход бензина за счёт сопротивления встречного потока воздуха. Существовала и ещё одна проблема, низкая степень защиты деталей кузова от коррозии. Однако ВАЗ 2106 очень понравился автомобилистам и за его покладистый характер, неприхотливость, простую, легко ремонтируемую конструкцию они готовы были мириться со всеми этими недостатками. Если же учитывать, что с конвейера Волжского завода сошло более четырёх миллионов машин этой марки, с запчастями на них проблем не было и не существует до сих пор, хотя выпуск ВАЗ 2106 уже прекращён.

Итак, первый автомобиль ВАЗ-2106 сошел с III линии главного конвейера 21 февраля 1976 г. Когда в Тольятти освоили производство модели ВАЗ-2106 (Lada 1600), которая была переработана для отечественных условий эксплуатации из FIAT 124 Speciale образца 1972 года, никто не мог и предположить, что именно она станет самой популярной и массовой продукцией Волжского автозавода.

«Шестерка» отличается от ВАЗ-2103 более мощным 80-сильным двигателем ВАЗ-2106 рабочим объемом 1,6 л, иной схемой электрооборудования и измененным оформлением кузова и салона. Так, передние сдвоенные фары получили пластмассовые «очки», изменена облицовка радиатора, стоят другие задние фонари и бамперы с пластмассовыми клыками.

По сравнению с автомобилями «Москвич» эти 5-местные седаны, отличавшиеся лучшей динамикой и действительно комфортабельным интерьером, были верхом комфорта и престижа для широких слоев автолюбителей СССР. В конце 1970-х ВАЗ-2106 сразу приобрел славу «шикарного» и скоростного автомобиля, но дорогого и менее «практичного», чем прочие «Жигули». Приличная для того времени динамика (максимальные 150 км/ч и 16 с до 100 км/ч), рельефные сиденья с подголовниками, панель приборов с тахометром и прекрасная звукоизоляция – было что ценить.

В 1979 году завод наладил выпуск менее мощных модификаций ВАЗ-21061 с 71-сильным двигателем ВАЗ-2103 и ВАЗ-21063 с 64-сильным двигателем ВАЗ-21011. Они популярностью «шахи» в народе не пользовались, но масштаб их производства нарастал (особенно 21063), и в условиях советского дефицита потребителю приходилось мириться с сочетанием дорогого и утяжеленного кузова со слабым двигателем, заметно ухудшавшим динамику. С 1980 года начали монтировать карбюраторы Озон типа 2107. Изменение электрики в связи с меняющейся технологией происходило постоянно. В 1977-м машины начали оснащать новыми клеммами и соединениями проводки, а с 1986-го устанавливают новое реле.

В 1982 году проведена первая модернизация автомобиля. На ВАЗ-2106 начали монтировать модернизированные 75-сильные (по новому ГОСТу) двигатели ВАЗ-2106. На заднем крыле по линии молдинга перестали устанавливать светоотражатели. В 1988-м модернизацию прошла система выпуска: в ней поставили прокладку и гайку одноразового пользования. В 1990 году на ВАЗе освоили своего рода комплектацию Люкс – ВАЗ-21065 со стандартным двигателем ВАЗ-2106 с бесконтактной системой зажигания, карбюратором типа «Солекс» (21053–1107010–03), галогенными фарами, улучшенной обивкой салона и иными подголовниками сидений. Экспортные модификации ВАЗ-21064 внешне отличались от ВАЗ-21065 бамперами с встроенными поворотниками и несколько иной электрической схемой. С 1985 года поначалу на экспортные модификации, затем иногда и на «внутренние» начали устанавливать 5-ступенчатую коробку передач типа ВАЗ-2112, а позже – типа ВАЗ-21074, что значительно снижает расход топлива на трассе и шум от двигателя.

# 2. ВАЗ 2106 в 1980–1990-х гг.

Но времена меняются. К концу 1980-х эта модель с модификациями осталась самой массовой и популярной в программе ВАЗа. Конечно, престижной ее уже не считали, но добрая память о первом семействе «Жигулей» поддерживала устойчивый спрос на «шестерку». На него не влияли даже засилье маломощной модификации ВАЗ-21063 и резкое ухудшение качества сборки и комплектующих в 1990-е годы. Автомобиль со временем стал настолько доступен по цене, что перешел в разряд непритязательных «рабочих лошадок». У него сложилась и постоянная армия поклонников.

К концу 1980-х эта модель с модификациями осталась самой массовой и популярной в программе ВАЗа. Конечно, престижной ее уже не считали, но добрая память о первом семействе «Жигулей» поддерживала устойчивый спрос на «шестерку». На него не влияли даже засилье маломощной модификации ВАЗ-21063 и резкое ухудшение качества сборки и комплектующих в 1990-е годы. Автомобиль со временем стал настолько доступен по цене, что перешел в разряд непритязательных «рабочих лошадок». У него сложилась и постоянная армия поклонников. Однако теперь ВАЗ-2106 все же постепенно сдает позиции, прежде всего из-за морального старения дизайна и интерьера, а также довольно невысоких ездовых качеств, органически присущих классической компоновке. Тем не менее у «шестерки» есть все шансы встретить на конвейере и свой четвертьвековой юбилей.

Тонкие двери без противоударных брусьев уже не отвечают в полной мере современным требованиям по безопасности, а высокий уровень шума в салоне моделей последнего выпуска свидетельствует не о плохой изоляции, а о дефектах двигателя и трансмиссии, что теперь отнюдь не редкость, как и разрушение балки переднего моста. Таково стало качество комплектующих на ВАЗе… К тому же с утратой престижности модели на модификации с самой дешевой комплектацией перестали устанавливать молдинги, да и вообще свели хром в отделке к минимуму, что тем не менее не сделало автомобиль более современным (тем более что мода на хром в декоре автомобилей опять вернулась). К существенному недостатку таких комплектаций можно отнести и отсутствие электрообогрева заднего стекла.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Модель** | **Рабочий объём двигателя, см³** | **Расположение органов управления** | **Примечания** |
| **2106** | 1600 | левое |  |
| **21061** | 1500 | левое |  |
| **21062** | 1600 | правое |  |
| **21063** | 1300 | левое | Снята с производства в 1993 году |
| **21064** | 1500 | правое |  |
| **21065** | 1500 | левое |  |
| **21066** | 1300 | правое |  |

Самой неудачной деталью оформления интерьера можно назвать тонкое и скользкое рулевое колесо. Впрочем, на модели 21065 попадается и другое, более современное, меньшего размера. Фамильная же реликвия – четыре фары в прямоугольных сдвоенных «очках», уже настолько вышли из моды, что, можно сказать, опять придают модели определенный «шарм». В общем, несмотря на моральную старость, ВАЗ-2106 можно признать оптимальным «первым автомобилем» в жизни.

Однако теперь ВАЗ-2106 все же постепенно сдает позиции, прежде всего из-за морального старения дизайна и интерьера, а также довольно невысоких ездовых качеств, органически присущих классической компоновке. Тем не менее, у «шестерки» есть все шансы встретить на конвейере и свой тридцатилетний юбилей.

28 декабря 2001 года с главного конвейера Автоваза сошли последние автомобили Ваз-2106. С 2002 года популярную модель собирали в Ижевске – там был налажен полный цикл сборки: штамповка, сварка, окраска. Ижевские «шестёрки» отличались от Тольяттинских незначительными изменениями в конструкции. Например, на них устанавливали дополнительные стоп-сигналы (т. к. без них автомобили не соответствовали требованиям безопасности) и другие сиденья (на Ижевские автомобили ставили сиденья от Иж-2126, которые были призваны улучшить посадку водителя и переднего пассажира, но, на мой взгляд, им это не удалось). Среди владельцев Ваз-2106 существует мнение, что «шестёрки», собранные на «Ижмашавто», отличаются от собранных на ВАЗе худшим качеством сборки.

# Заключение

В 2005 году Ижевский автомобильный завод выпустил почти 14000 автомобилей Ваз-2106, а всего с 2002 года по 2006 год в Ижевске было выпущено более 130 тысяч «шестерок». С января 2006 года выпуск «шестёрки» на «Ижмашавто» прекращён, т.к. «Автоваз» прекратил поставку комплектующих для её сборки. Такое решение на «Автовазе» объясняют падением спроса на Ваз-2106.

Таким образом, Ваз-2106 «прожил» на конвейере ровно 30 лет, а это удаётся далеко не всем автомобилям. Причинами такого «долголетия» явились отработанная конструкция, приличное качество сборки, простота в ремонте и обслуживании, более менее приличная динамика, и, конечно же, низкая цена. Хоть «шестёрку» и сняли с конвейера, она ещё долгое время будет играть заметную роль в автомобильной жизни России, тем более, что проблем с запчастями в ближайшие 5–10 лет не предвидится, т.к. по нашим дорогам ещё колесят несколько миллионов этих автомобилей.

Сейчас в гаражах автолюбителей сохранились сотни тысяч **ВАЗ 2106**. В кустарных мастерских и даже серьёзных авторемонтных центрах «шестёрки» много раз подвергались различным модификациям и изменениям, так что не стоит удивляться, увидев эту машину лихо обгоняющей крутые Мерседесы на трассе.

# Список использованной литературы

1. 25 миллионов наших // Волжский автостроитель. – 2006. – 20 июля (№129). – с. 4–5.
2. ВАЗ: Страницы истории: воспоминания и факты: Кн. 2 / ред.-сост. А. Шаврин. – 366 с.
3. http://www.ladaonline.ru/models.asp? Theme=3&Model=19
4. http://ladainfo.ru/vaz-2106/
5. http://www.avtomarket.ru/scripts/info/reliability/? model=503