

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА  
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 50

СССР



## ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»

ДИАЛЕКТИКА МОДЕРНИЗАЦИЙ  
КАК ИЗ «ТРОЙКИ» СДЕЛАТЬ «ШЕСТЕРКУ»  
ОБРАЗЦЫ ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №50, 2011

#### РОССИЯ

**Издатель, учредитель, редакция:**  
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
(письма читателей по данному  
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей России: 8-800-200-02-01**

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).

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

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:**  
ООО «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 Агостіні»

[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua)

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей Украины:**  
8-800-500-8-400

Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

#### КАЗАХСТАН

**Распространение:**  
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,  
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:  
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,  
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

**Отпечатано в типографии:**  
Deaprinting — Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,  
28100, Novara, Italy.  
Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,  
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

#### Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;  
2: ООО «Де Агостини»;  
3, 4, 5 (низ): частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх., все) © Киноконцерн «Мосфильм»;  
6: (низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7 (лев., все): частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;  
8/13: ООО «Де Агостини»;  
15: частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
последняя обложка: ООО «Де Агостини»  
При подготовке номера использованы  
материалы книги «Высокой мысли пламень»  
(Управление Главного конструктора  
АвтоВАЗ. Тольятти, 2004)

Разработка и осуществление проекта:  
ООО «Тайга Групп»  
Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска**  
Константина Андреева, Сергея Доброва,  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова

**Автомобиль «ВАЗ-2106»  
любезно предоставлен**  
Петрухиным Дмитрием Игоревичем  
(г. Москва)

Дата выхода в России 04.01.2011







**ВАЗ-2106 «Жигули» — по сути модернизированный ВАЗ-2103 — в свое время выдали за самостоятельную модель, чтобы отчитаться за выпуск нового автомобиля. Однако это не помешало ВАЗ-2106 стать сначала самым престижным, а позже самым популярным представителем классической тольяттинской линейки.**

## Разумный компромисс

Освоив серийное производство первых трех моделей «Жигулей» — ВАЗ-2101, ВАЗ-2102 и ВАЗ-2103 — Волжский автомобильный завод одержал крупную стратегическую победу в скрытых от глаз широкой общественности локальных «войнах» с итальянскими партнерами из Турина. Первая «битва» развернулась еще в период согласования технических деталей между советской и итальянской сторонами. В состав нашей делегации входил главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов. Именно он предлагал разработать для «советского «Фиата» новый двигатель с верхним распределительным валом. Против были не только итальянцы, но и министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов и его заместитель Н. И. Строкин. Однако Андронову удалось настоять на своем, и через некоторое время ВАЗ получил документацию и образцы новых верхневальных моторов — сначала объемом 1,2, а затем и 1,5 л. Темой второй «битвы» с итальянцами стал выбор прототипа для «автомобиля № 2»

(впоследствии ВАЗ-2103). Изначально представители *FIAT* предлагали взять за основу *FIAT-125*. Но «125-й» вовсе не являлся люксовой модификацией «124-го»! Несмотря на внешнее стилистическое сходство, он был самостоятельной моделью, представителем очередного поколения семейства *FIAT-1500*. И какими бы достоинствами эта машина ни обладала, унификация с автомобилем №1 (ВАЗ-2101) была невозможна.

В конце концов, стороны пришли к компромиссу. В то время компания *FIAT* создавала люксовую модификацию 124-й модели — *FIAT-124 Special*, и разработку «автомобиля №2» решили вести совместно, параллельно с работой над *FIAT-124S*.

В декабре 1973 года руководство ВАЗа убедилось, что располагает реальными возможностями для серьезной модернизации освоенных моделей. Георгий Мирзоев, с февраля 1976 года занимавший должность Главного конструктора завода, в своих воспоминаниях подчеркивает, что созданные мощности имели резерв

и позволяли вносить некоторые изменения в конструкцию деталей. Увеличив диаметр цилиндров с 76 до 79 мм, удалось на базе двигателей 1,2 и 1,5 л получить два новых агрегата (1,3 и 1,6 л соответственно), на базе которых и были созданы новые автомобили — ВАЗ-21011 и ВАЗ-21031.

## Ноу-хау Владимира Степанова

В 1974 году задания по модернизации ВАЗ-2103 были параллельно поставлены перед «мотористами» и дизайнерами. Но если задача первых была очевидной — довести до ума идею с расточкой цилиндров полторалитрового двигателя ВАЗ-2103, то специалистам Центра стиля ВАЗа пришлось поломать голову. Изначально речь шла не о разработке новой модели «Жигулей», а именно о модернизации «тройки», поэтому во всех заводских документах создаваемый автомобиль значился под индексом «21031» — по аналогии с модернизированной «копейкой» ВАЗ-21011. Требовалось всего лишь провести не затрагивающий основные элементы конструкции



ВАЗ-2106 «Жигули» ранних выпусков





рестайлинг, который позволил бы слегка оосовременить экстерьер, а заодно решить ряд технических проблем. В частности, необходимо было уменьшить количество используемого на ВАЗ-2103 дорогостоящего хрома и переделать задние фонари, чтобы они соответствовали ужесточившимся европейским нормам безопасности. Тольяттинские дизайнеры должны были мысленно поблагодарить руководство автопрома и конструкторов, отказавшихся от FIAT-125 в качестве прототипа для «тройки», поскольку модернизировать его «малой кровью» было бы проблематично, зато он оставался прекрасным образцом для подражания. Именно у FIAT-125 ва-

технологов и экономистов. Этот элемент необходимо было упростить и удешевить. Задняя оконечность боковых молдингов была увенчана катафотами, идентичными по форме повторителям поворотов. Отдельного упоминания заслуживает работа над задком ВАЗ-21031 в целом и новыми задними фонарями в частности. За этот «участок» отвечал дизайнер Владимир Степанов. Поиск оптимальной формы фонарей на ограниченном пространстве задней панели багажника в конечном счете привел к весьма прогрессивному по меркам тех лет решению: впервые в истории отечественного автопрома в одном пластиковом корпусе были объединены лампы указате-

как старая впускная система не справлялась с возросшей нагрузкой, из-за чего мощность с 75 л. с. возросла лишь до 78. Правда, существенно — с 10,8 кгс.м при 3400 об/мин до 12,4 кгс.м при 3000 об/мин — увеличился крутящий момент. Более резвые динамические характеристики двигателя сразу же потребовали изменения некоторых элементов трансмиссии, нагрузка на которые возросла. Был увеличен диаметр ведомого диска сцепления, изменены передаточные числа всех, кроме четвертой, передач. Тормозная система принципиальных изменений не претерпела: лишь слегка увеличили тормозные цилиндры.

## В январе 1977 года начались экспортные поставки ВАЗ-2106 в Европу, Азию, Австралию и на Кубу

зовский художник-конструктор Владимир Антипин подсмотрел характерные пластиковые «кочки», обрамляющие сдвоенные круглые фары. Результатом знакомства Антипина с фотографиями последних моделей иномарок из зарубежных журналов стало появление черных пластмассовых боковых накладок и клыков бамперов, а цельнолитые металлические накладки вытяжной вентиляции на задних стойках сменились черными пластмассовыми. В соответствие с общей концепцией были приведены цвет и форма заводской эмблемы на облицовке радиатора. А вот изменение формы повторителей указателей поворотов на передних крыльях и их сопряжения с молдингом было вызвано не эстетическими соображениями, а требованиями

лей поворотов, габаритных огней, стоп-сигналов и сигнализаторов заднего хода. В эту же композицию органично вписались катафоты, а самой необычной находкой стало конструктивное совмещение задней оптики с фонарями освещения номерного знака. Подобное ноу-хау не встречалось ни на одной иностранной модели.

### Цена вопроса

Не представлявшая серьезной технической сложности расточка цилиндров полуторалитового блока двигателя ВАЗ-2103 с 76 до 79 мм, тем не менее, выявила ряд проблем. Увеличение рабочего объема на 100 см<sup>3</sup> не принесло ожидаемого прироста мощности в 5 л. с. Новый мотор на высоких оборотах «задышался», так

К 1975 году модернизированная «тройка» ВАЗ-21031 была готова к испытаниям.

### Чудесное превращение

В первой половине 70-х Волжский автозавод неосторожно взял на себя обязательство каждый год осваивать производство новой модели. Некоторое время заявленный темп удавалось выдерживать: 1970 год — ВАЗ-2101, 1971-й — ВАЗ-2102, 1972–1973 годы — ВАЗ-2103, 1974-й — ВАЗ-21011. А дальше... Руководство завода понимало, что поставить на конвейер «Ниву» раньше 1977 года не удастся, а трехлетняя пауза в освоении новых моделей в свете взятых обязательств могла в те годы дорого обойтись заводу. Ситуацию осложнял грядущий XXV съезд КПСС (он должен был состояться в феврале–марте 1976 года). Крупные промышленные предприятия традиционно «приветствовали» съезды партии выпуском чего-то нового, передового. И тогда на ВАЗе пошли на маленькую хитрость: у готовящегося в производство автомобиля была переписана «метрика», в результате чего модернизированная версия «тройки» ВАЗ-21031 превратилась в самостоятельную новую модель — ВАЗ-2106. По существу это ничего не меняло, зато можно было с чистой совестью рапортовать съезду об очередном достижении.

21 февраля 1976 года на третьей технологической нитке главного конвейера началась серийная сборка автомобиля ВАЗ-2106. А уже в январе 1977-го стало



Испытания ВАЗ-21031 на горных дорогах Кавказа





По сравнению с ВАЗ-2103 салон ВАЗ-21031 изменился незначительно. На кожаной накладке переключателя руля и нижних элементах обивки дверей было сделано затейливое тиснение, подлокотники стали современнее и безопаснее. С правой стороны рулевой колонки появился новый рычажок, управлявший дворниками и электрическим насосом омывателя ветрового стекла. Освещение приборов стало регулируемым, на панели появилась отдельная контрольная лампа индикации уровня тормозной жидкости, на консоли — кнопка включения аварийной сигнализации, а заднее стекло получило электрообогрев — правда, только на улучшенных вариантах автомобиля.

ясным истинное «стратегическое назначение» «шестерки» — приносить стране валюту: начались экспортные поставки в Финляндию, Францию, Бельгию, Австралию, Голландию, Грецию, Норвегию, Данию, Ирак, Болгарию и на Кубу.

В советское время значительные изменения в конструкцию ВАЗ-2106 не вносились. С 1980 года все модели ВАЗ начали оснащаться карбюраторами «Озон», исчезли многие хромированные элементы, в том числе окантовка колесных арок. В 1986 году задние тормоза были заменены на «пятерочные», годом спустя с этой же моделью была унифицирована КПП. Красные лампы, встроенные в торцы дверей, уступили место катафотам, а те, в свою очередь, навсегда исчезли с задних крыльев. Со временем «почернели» молдинг на пороге, окантовка сточного желоба, дворники и наружные зеркала заднего вида.

До того как со второй половины 90-х производство ВАЗ-2106 начало «расползаться»

по разным заводам — как российским, так и ближнего зарубежья, блистательная некогда «шестерка» успела пережить период упадка и потребительской опалы. Дegradация началась уже в 1979 году с поставок ВАЗ-2106 с мотором «тройки». Практически одновременно с этой версией была освоена и вовсе нелепая модификация — ВАЗ-21063: «шестерочный» кузов и салон, двигатель ВАЗ-21011. Спрос на такие машины был невысоким: их покупали лишь в условиях дефицита, но культовым такой автомобиль уже не считался.

Апофеозом упрощений и удешевлений, связанных с экономическими трудностями начала 90-х годов, стала попытка отказаться от боковых хромированных молдингов (позже молдинги пришлось вернуть). Сборка ВАЗ-2106 и его модификаций на главном конвейере Волжского автозавода продолжалась до 28 декабря 2001 года, когда «шестерка» была полностью вытеснена из производственной линейки ВАЗа автомобилями «десятого» семейства.



Краш-тест ВАЗ-2106 на автополигоне НАМИ в Дмитрове

## А в это время... 1977 год

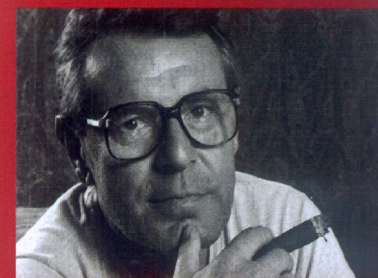


Тридцать девятым президентом США стал Джимми Картер. В 1979 году он подписал с СССР договор ОСВ-2, однако договор не был ратифицирован Конгрессом США после ввода советских войск в Афганистан. На фото: Джимми Картер с Председателем Верховного Совета СССР Л. И. Брежневым.

## 1982 год

Весной состоялась первая советская гималайская экспедиция. С 4 по 10 мая альпинисты штурмовали Эверест, выбрав самый сложный маршрут. Одиннадцати альпинистам удалось покорить высочайшую вершину мира. Восхождения были прекращены из-за испортившейся погоды.

## 1985 год



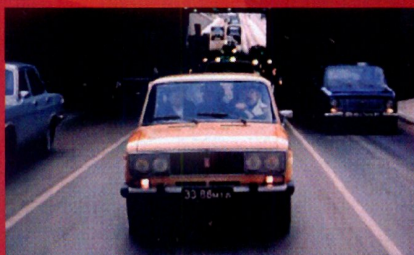
25 марта в Лос-Анджелесе прошла 57-я церемония вручения премии «Оскар». На этот раз лучшим фильмом был признан «Амадей» Милоша Формана по пьесе Питера Шэффера. Помимо «Оскара» фильм получил еще 32 награды. На фото: чешский режиссер Милош Форман.





## «Старый Новый год» (реж. О. Ефремов, Н. Ардашников, 1980 год)

Москва, вечер накануне Старого Нового года. Вдоль бульваров движутся новенькие желтые «Жигули» ВАЗ-2106. За рулем Петр Полуорлов, сотрудник одного из московских НИИ. У него, как и у соседей по дому, сегодня двойной праздник — и старый Новый год, и новоселье. Уже накрыт стол, гости ждут... Но Петр не в настроении и с порога начинает обличительную речь: достается и жене, и родным, и друзьям. А этажом выше празднует новоселье семья Петра Себейкина, рабочего фабрики кукол. И там конфликт с женой. Обиженные мужья садятся в «Жигули» и едут в Сандуновские бани — где еще мужчины могут поговорить о наболевшем, решить мировые проблемы и понять, что делать дальше. Два часа счастья — и домой: начинать новую жизнь!



ВАЗ-2106 «Жигули»

### Криминальное чтиво

Так уж повелось, что самые популярные автомобили получали в народе прозвища. Как правило, они были безобидными, порой даже ласковыми. Это могли быть производные от официального заводского индекса («эмка», «копейка») или прозвища, подчеркивавшие характерные детали облика автомобиля («горбатый», «ушастый»). ВАЗ-2106 повезло меньше. Сначала эту машину, не мудрствуя лукаво, прозвали

«шестеркой» — по последней цифре индекса, но вскоре за ней закрепилось другое прозвище — «шаха». Оно вошло в привычный повседневный лексикон большинства автомобилистов, и лишь немногие знали, что это слово имеет самое что ни на есть криминальное происхождение. Исполком века картежники называли шахой «шестерку» любой масти. Эти слова в блатной среде стали синонимами. Поэтому когда людей, стоящих на самой низкой ступени уголовной

иерархии называли шестерками, тем самым подчеркивалось, что в «колоде» они — «младшая карта», и на них автоматически распространялось и определение «шаха». Нет ничего удивительного в том, что в стране, на современный язык которой в немалой степени повлиял блатной жаргон, автомобиль, прозванный «шестеркой», очень скоро стали называть «шахой». С точки зрения людей «понимающих» — это не самое лестное прозвище.





## Дальние родственники



### FIAT-125 (1967–1972 годы)

В 1968-м появилась модификация *125 Special*, оборудованная 100-сильным мотором с двумя верхними распредвалами и пятиступенчатой КПП, а в 1971 году в число опций вошел трехступенчатый автомат. Кроме того, усложнился рисунок облицовки радиатора, а сдвоенные фары в характерной оправе стали квадратными. В 1972 году *FIAT-125S* уступил место на конвейере представителю нового поколения «средних» седанов — *FIAT-132*, однако устаревшая платформа не утратила актуальности в Южной Америке, Новой Зеландии и Польше. Поляки производили этот автомобиль на заводе *FSO* с 1967 по 1991 год, причем с нижневальными двигателями предыдущего поколения *FIAT* (1300/1500) и практически той же внешностью. Единственной уступкой автомобильной моде стал отказ от хрома в оформлении передка и появление комбинированных боковых молдингов (на снимке).



### FIAT-131 Mirafiori (1974–1984 годы)

Прямой потомок *FIAT-124 Special* — *FIAT-131/SEAT-131* (на снимке) — приходится «шестерке» «двоюродным братом». Впервые этот автомобиль был представлен публике в 1974 году, а завершилось его производство спустя 10 лет. Эта модель *FIAT* впервые с 1960 года получила имя собственное — *Mirafiori*, по названию одного из живописных пригородов Турина. В первые годы выпуска *FIAT-131* оснащались моторами рабочим объемом 1,3 и 1,6 л с одним верхним распредвалом, а позже появились модификации с двумя валами, приводимыми в движение одним зубчатым ремнем. Компоновка и основные конструктивные решения у *Mirafiori* и ВАЗ-2106 практически идентичны, однако передняя подвеска типа *MacPherson* и задняя оригинальной конструкции выгодно отличала итальянского одноклассника от «шестерки». За десять лет в Италии было произведено более полутора миллионов *FIAT-131 Mirafiori*.

## 1989 год



С 9 по 18 июня в Ле Бурже (Франция) проходил международный авиасалон. Советский летчик Виктор Пугачев на самолете Су-27 продемонстрировал новую фигуру пилотажа — «кобру». А 8 июня разбился советский истребитель МиГ-29: пилот Анатолий Квочур успел катапультироваться.

## 1994 год

7 апреля в России зарегистрирован национальный домен — *ru*. В этот день в международной базе данных национальных доменов верхнего уровня появилась запись об открытии российского доменного интернет-пространства. Домен широко распространен не только в России, но и в странах СНГ.

## 1997 год



15 июля убит знаменитый итальянский модельер Джанни Версаче, основатель марки *Versace*. Под этой маркой выпускаются элитная одежда, аксессуары, парфюмерия. Версаче был застрелен в пригороде Майами Эндрю Кьюнененом без какой-либо видимой причины. После смерти модельера главой фирмы стала его младшая сестра Донателла.





ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»





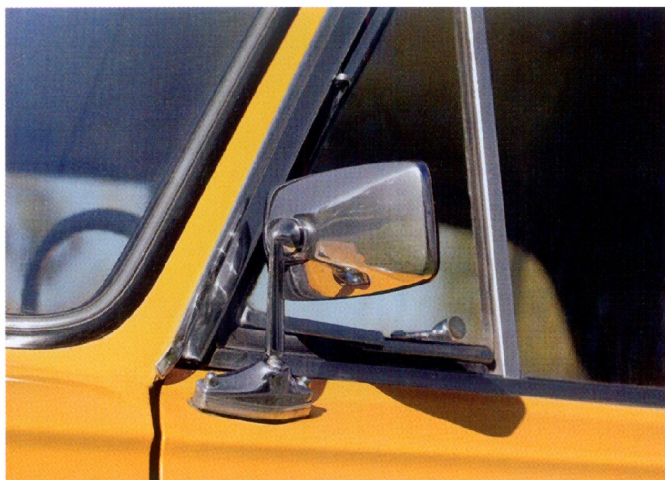




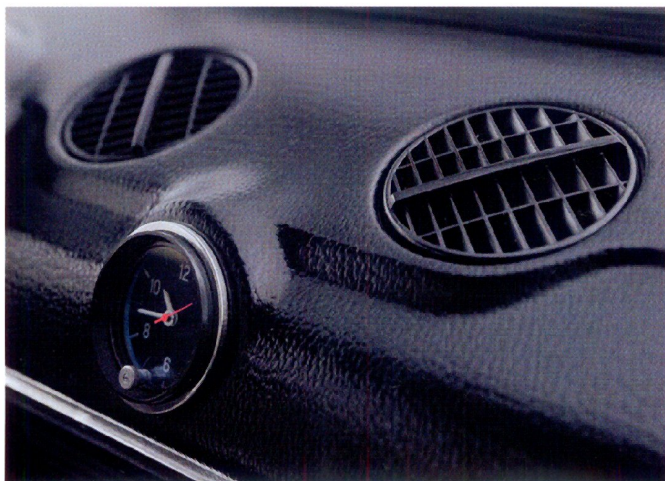
- ❶ VAZ-2106 задумывался как модификация VAZ-2103, поэтому салон остался практически без изменений, не считая некоторых декоративных элементов
- ❷ Характерная деталь VAZ-2106 — накладка на руле с тиснением
- ❸ Крупные круглые циферблаты спидометра и тахометра, расположенные рядом, претендовали на некоторую «спортивность» и выгодно отличались от комбинации приборов «Жигулей» в стандартном (не люксовом) исполнении







- ❶ Появившийся в середине 70-х ВАЗ-2106 имел много хромированных деталей, которые в процессе производства постепенно исчезали
- ❷ В первую очередь отказались от хромированных ободков на колесных арках, молдинга на пороге кузова, колпаков колес и т. д.
- ❸ Моноблочные задние фонари из пластмассы разных цветов с подсветкой заднего номерного знака впервые появились на отечественных автомобилях
- ❹ Неудобную заводскую головку рычага переключения передач владельцы «шестерок» часто заменяли на самодельную, выполненную из дерева или оргстекла
- ❺ Стильные часы в центре приборной панели — необходимый атрибут люксовой модели
- ❻ Для автомобильного приемника предусмотрели штатное место в консоли приборной панели — теперь такое расположение считается классическим вариантом



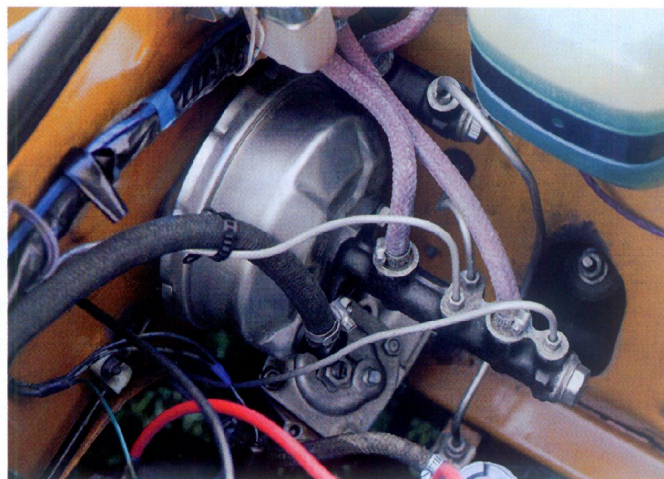




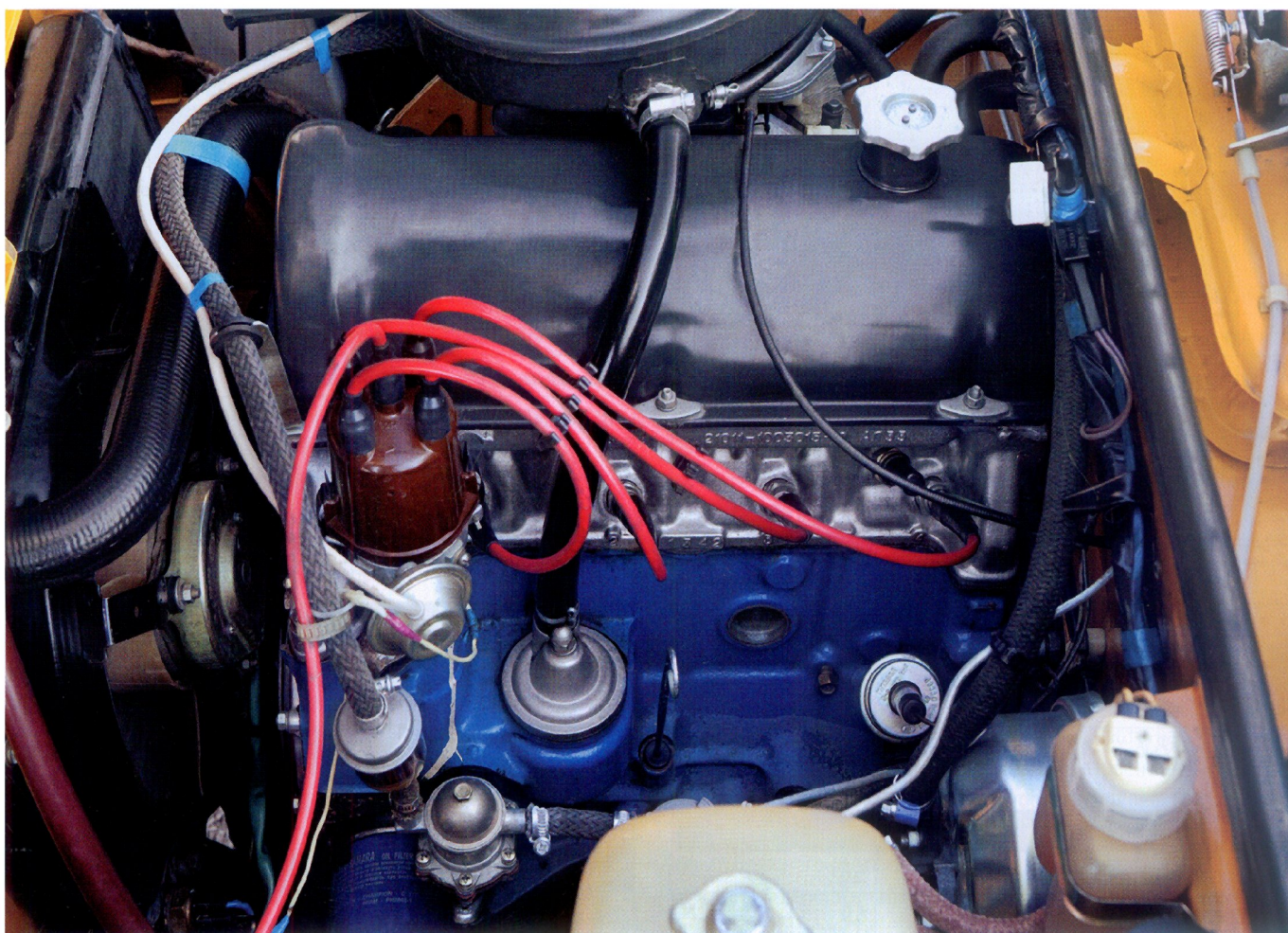
- ❶ Отличительные признаки ВАЗ-2106 «Жигули» первых выпусков — прямоугольные катафоты на задних крыльях, хромированные ободки колесных арок и, конечно, шильдик «1600» на крышке багажника
- ❷ Несмотря на свою «люксовость» и даже «спортивность», ВАЗ-2106 оставался все тем же классическим седаном с большим багажником
- ❸ Накладные молдинги на боковинах кузова были своеобразным индикатором качества сборки или восстановления после серьезной аварии: при взгляде «на прострел» они все должны были быть расположены на одном уровне, без перекосов
- ❹ Тиснение на обивках дверей, созвучное с тиснением на накладке руля, — фирменная «фишка» ВАЗ-2106







- ❶ Пластмассовые бачки простых форм для гидравлического привода тормозов и сцепления
- ❷ Вакуумный усилитель тормозов и главный тормозной цилиндр для двухконтурной тормозной системы
- ❸ Бесконтактный электронный регулятор напряжения
- ❹ Гордость владельцев ВАЗ-2106 «Жигули» — самый мощный вазовский двигатель (78 л. с., 1600 см<sup>3</sup>)





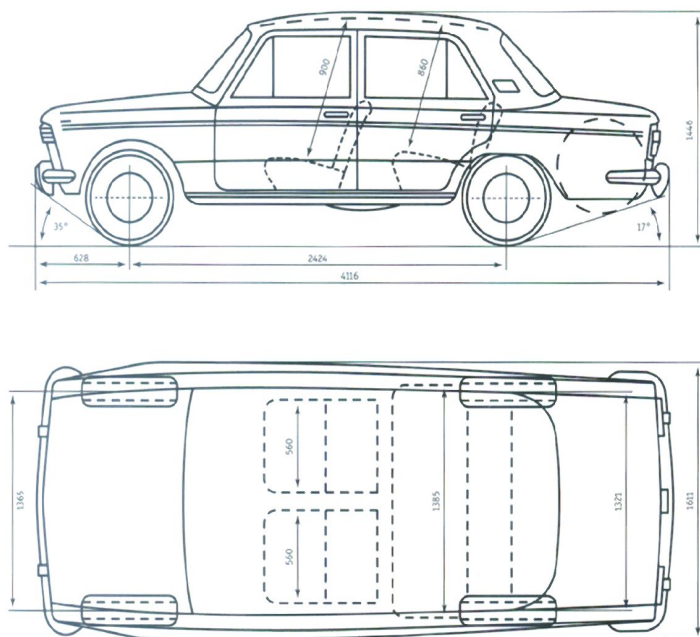


Схема автомобиля ВАЗ-2106

#### Технические характеристики ВАЗ-2106 (ранняя комплектация)

|                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| Число мест                          | 5            |
| Максимальная скорость               | 154 км/ч     |
| Разгон с места до 100 км/ч          | 16 с         |
| Расход топлива при скорости 80 км/ч | 8,5 л/100 км |
| Электрооборудование                 | 12 V         |
| Аккумуляторная батарея              | 6СТ-55       |
| Генератор                           | Г-221        |
| Стартер                             | СТ-221       |
| Реле-регулятор                      | РР380        |
| Прерыватель-распределитель          | Р-125Б       |
| Свечи зажигания                     | А-17ДВ       |
| Размер шин                          | 6,45-13R     |

#### Масса, кг

|                      |      |
|----------------------|------|
| снаряженная          | 1045 |
| полная, в том числе: | 1445 |
| на переднюю ось      | 662  |
| на заднюю ось        | 783  |

#### Дорожные просветы, мм

|                   |     |
|-------------------|-----|
| под передней осью | 175 |
| под задней осью   | 170 |

#### Наименьший радиус поворота, м

|  |     |
|--|-----|
| по оси следа внешнего переднего колеса | 5,6 |
| наружный габаритный                    | 5,9 |

#### Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двугребневым роликом, передаточное число 16,4

#### Подвеска передняя

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

#### Подвеска задняя

зависимая, пружинная, амортизаторы гидравлические, телескопические

#### Тормоза

рабочий — передний дисковый, задний барабанный; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления и автоматическую регулировку зазоров

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

#### Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

#### Сцепление

однодисковое, сухое

#### Передаточные числа

I — 3,24; II — 1,98; III — 1,29; IV — 1,00; задний ход — 3,34

#### Главная передача

одинарная, гипoidная, передаточное число — 4,1

#### Двигатель

ВАЗ-2106, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

|                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| Диаметр цилиндра, мм               | 79      |
| Ход поршня, мм                     | 80      |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>     | 1568    |
| Степень сжатия                     | 8,5     |
| Порядок работы цилиндров двигателя | 1-3-4-2 |

#### Карбюратор

2106

#### Максимальная мощность

78 л.с. при 5400 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

12,4 кгс.м при 3000 об/мин





На Волжском автозаводе ВАЗ-2106 производили с февраля 1976 по декабрь 2001 года. Кроме того, с 1998 по 2006 год «шестерку» выпускало предприятие «РосЛада» в городе Сызрань, а с середины 2001-го — АО «Ижмаш-Авто» и Херсонский автоборочный завод «Авто-Рус». За 26 лет в Тольятти было выпущено 4 миллиона 175 тысяч экземпляров ВАЗ-2106 и его модификаций. В линейку входили:

- ВАЗ-2106 — базовый седан в стандартной комплектации с двигателем 1,6 л
- ВАЗ-21061 с двигателем ВАЗ-2103
- ВАЗ-21061-35/37/41 — экспортные модификации с двигателем ВАЗ-2103 и специальным оперением
- ВАЗ-21062 с правым рулем, двигатель ВАЗ-2106
- ВАЗ-21063 с двигателем ВАЗ-21011
- ВАЗ-21064 с правым рулем, двигатель ВАЗ-2103
- ВАЗ-21065 с модернизированными двигателями 1500 см<sup>3</sup> (ВАЗ-21065) и 1600 см<sup>3</sup> (ВАЗ-21065-01) с бесконтактной системой зажигания, карбюратором от ВАЗ-2105, пятиступенчатой КПП, бамперами от ВАЗ-2105 и обогревом заднего стекла.

Кроме того, на заводе в качестве носителя моторов ВАЗ-2108 и ВАЗ-21083 в период их доводки использовалась модификация ВАЗ-21068.



#### ВАЗ-2106 «Турист»

«Шестерка» замышлялась исключительно как люксовый седан. На ее базе не пытались создать даже универсала. Модификации отличались друг от друга лишь двигателями, КПП и оперением. И все же одна очень необычная версия ВАЗ-2106 была построена. В 80-х годах большой популярностью у населения пользовались туристические прицепы «Скиф», трансформируемые в просторную многоместную палатку. В первой половине 80-х Техническая дирекция Волжского автозавода дала конструкторам техзадание на проектирование гибрида легкового автомобиля и прицепа-палатки. Созданный прототип был, по сути, пикапом на базе ВАЗ-2106, грузовую платформу которого должна была занять именно раскладная палатка. Этот не имеющий аналогов «концепт-кар» получил негласное название «Турист», однако дальше изготовления необычного кузова серебристого цвета дело не пошло.

Сменилось руководство Технической дирекции — и проект заглох, а несостоявшийся «Турист» выкрасили в красный цвет и в качестве обычного пикапа использовали для заводских нужд.



#### ВАЗ-21061-37

В 1977 году был подписан пятилетний контракт на импорт автомобилей Lada в Канаду. В мае 1978-го за океан была отправлена первая партия «канадской» модификации «шестерки» — ВАЗ-21061-37. Внешне эта версия отличалась от стандартного варианта массивными энергопоглощающими бамперами оригинального дизайна со встроенной в них сигнальной оптикой. Это изменение было вызвано не желанием «приукрасить» исходный экстерьер автомобиля, а требованиями безопасности, действующими в Северной Америке. Именно заокеанскими нормативами безопасности объясняются и другие отличия: подфарники стали целиком оранжевыми, а секция указателей поворота задних фонарей — красной. В катафоты на задних крыльях автомобиля новой модификации встроены специальные лампочки. Вместе с указателями поворота на передних крыльях они выполняли функции боковых габаритных огней при включении ближнего света. В салоне автомобиля на торпедо (слева от часов) появилось табло, сигнализирующее о непристегнутых ремнях безопасности.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



КИМ-10-50

DeAGOSTINI

