

МОЯ ЛЮБИМАЯ МАШИНА – ВАЗ 2106




И я расскажу о ней...

ВАЗ 2106 - советский и российский заднеприводный автомобиль III группы малого класса с кузовом типа седан, являющийся модернизацией ВАЗ-2103 и выпускавшийся Волжским автомобильным заводом 1975 по 2005 год. В 1998 году производство было частично перенесено на предприятие «Рослада» в Сызрани, в 2001 году на Анто-Рус в Херсоне, на Украине, а в 2002 году — на завод «ИжАвто» в Ижевске, где и продолжалось вплоть до снятия модели с конвейера 28 декабря 2005 года. Один из самых массовых и популярных отечественных автомобилей — всего произведено и собрано на разных заводах свыше 4,3 млн. шт.






Разработка ВАЗ-2106 началась специалистами Центра стиля Волжского автозавода в 1974 году как «проект 21031» (по аналогии с только что освоенным в производстве ВАЗ-21011). Требования технического задания на обновление модели 2103 сводились к сокращению использования дорогостоящих хромированных и металлизированных деталей, а также к модернизации светотехники до последних европейских стандартов при минимуме затрат. Экстерьер автомобиля, разработанный в духе времени с использованием чёрных пластиков, был создан В. Антипиным, оригинальные задние фонари — В. Степановым. Изменениям подверглись передняя облицовка, задняя панель багажника, бампера, колпаки колёс, боковые указатели поворотов, вентиляционные решётки, заводской знак.



...Это было с модернизацией «шестёрки», автомобиля «2106». От нас требовалось обновить, омолодить его облик. Приступали с немалым смущением, как бы не испортить самую престижную итальянскую разработку, которой фиатовцы сами искренне гордились. Мелочь — задние фонари. Занимался ими Владимир Эрастович Степанов. Любовно, аккуратно, и они получились, что признано было и итальянцами.



Прошёл ещё ряд интересных предложений. Но тут заслон дизайнерам поставили производственники: спасибо, ребята, вы своё дело сделали: пуговицы сменили, хлястик укоротили, но глубже идти не надо, иначе переделка технологии слишком дорого обойдётся заводу

«Шестёрка» довольно долгое время (с 1976 по 1982 г.) оставалась наиболее престижной моделью в гамме «жигулей», заслужив репутацию автомобиля повышенной комфортабельности и надёжности. Очевидно, эти потребительские свойства модели вкупе с её постепенно растущей ценовой доступностью и стали залогом того, что с конца 80-х и вплоть до начала 2000-х она пользовалась стабильным спросом у небогатых слоёв населения даже несмотря на свою очевидную устарелость и ухудшавшееся из года в год качество сборки и комплектующих.



Всім спаси́бо за про́смотр!!!

UA BH 1657 BA
УКРАЇНА