

Что бы там ни говорили приверженцы технического прогресса, автомобили-долгожители есть даже в самых развитых державах. Это может быть утилитарный вседорожник, простой и крепкий как армейский сапог, или овеванный народной любовью стильный красавец кабриолет. У нас свои национальные особенности. Иностранцы с трудом верят, что в России делают автомобили С-класса за \$3500. Мало того – в этой ценовой нише еще и выбор есть. Скажем, собранная в Ижевске "шестерка" с вазовским мотором 1,6 л и четырехступенчатой коробкой передач стоит 104 500 рублей (с 5-ступенчатой на 6 тыс. дороже). А хэтчбек "Ода" ИЖ-2126 с уфимским двигателем 1,7 л и 5-ступенчатой коробкой еще дешевле – 103 500. Мы решили сравнить эти автомобили, пригласив их на тест. Правда, сразу оговоримся: к ним подходили с особенной меркой – не той, которой оцениваем импортные машины. ДОРОГА СЕРОЮ ЛЕНТОЮ ВЬЕТСЯ Поведение автомобиля на шоссе, как известно, зависит от множества конструктивных особенностей. Но в любом случае основа управляемости – подвеска машины и ее рулевое управление. Здесь сразу приходится вспомнить о возрасте ВАЗ-2106. Передняя и задняя подвески "шестерки" ведут себя неодинаково. Спереди – ход сжатия "двухрычажки" невелик, отчего энергоемкость ограничена. Сзади, напротив, подвеска длинноходная, весьма энергоемкая, но склонная к раскачке на волнах, чему помогает большой задний свес. Особенно если за водителем сидит хотя бы один пассажир или в багажнике есть груз. В целом поведение исправной вазовской "классики" можно охарактеризовать как комфортное на хорошей дороге, но неважное с точки зрения управляемости. У ижевского хэтчбека спереди более современный "Мак-Ферсон". Поведение "Оды" лучше сбалансировано, но все-таки ближе к "жигулям", чем к современным одноклассникам. Передняя и задняя подвески близки по ходам и жесткости, что позволяет судить о машине в целом, не разделяя на "перед" и "зад". На хорошей дороге ИЖ-2126 немногим уступит "шахе" в комфорте, хотя проезд неровностей будет лучше слышен в салоне. Зато "Ода" спокойнее переносит волны и менее восприимчива к серьезным колдобинам. Чуть меньший по рабочему объему мотор "шестерки" несколько уступает показателями двигателю УЗАМ, но имеет более удобную характеристику – и на малых оборотах пытается "тянуть", и на больших продолжает уверенно набирать крутящий момент. Уфимский карбюраторный агрегат заметно живее на средних оборотах, когда стрелка тахометра находится между отметками 2000 и 4500 об/мин. Дальше – мотор работает скорее на усиление шума, чем на динамику. Ниже указанного диапазона отдача тоже меньше желаемой – чувствуешь, что езда "внатяг" мотору не нравится. На ощущениях водителя сказываются и особенности привода дросселя: первую половину хода педали "Ода" воспринимает как некую подготовительную процедуру, дескать, хотите ехать – жмите сильнее. Отдельного упоминания заслуживают тормоза. У ИЖ-2126 они никогда не были сильным местом. Даже после проведенных на заводе усовершенствований эта педаль осталась ватной – с большим ходом, но невысокой информативностью. У "шестерки" проблемы другого рода. Тормозит исправный автомобиль нормально, но он очень чувствителен к "закаисанию" механизмов, неравномерному износу колодок и прочему. Оттого уже после года-двух эксплуатации резкое торможение вызывает заметный увод в сторону. НЕ СТРАШНЫ НИ ДОЖДЬ, НИ СЛЯКОТЬ Читатель вряд ли нас поймет, если мы не расскажем о проходимости машин. Давайте представим себя на бездорожье за рулем "Оды" и "шестерки". Если не залезать в трясины, первой неприятностью у владельца "Жигулей" станет касание земли задним свесом – глушителем и противотуманным фонарем. У "Оды" подобных проблем не возникает, но она раньше начнет чиркать о землю корпусом заднего редуктора (здесь у нее просвет 160 мм против 172 у "шестерки"). Стоит пройти хорошему дождю – под колесами обязательно окажется большая лужа, проезжая которую вы заелозите по грязи брюшком. К этому упражнению "подпольная" часть ИЖа подготовлена лучше: здесь и нижние рычаги, и выпускная система расположены на пару сантиметров выше. При любви владельцев к выездам на природу защиту моторного отсека желательно установить на обе машины, причем "Жигулям" она требуется в большей степени. САЛОННЫЕ СПОРЫ – ПОСЛЕДНЕЕ ДЕЛО Интерьеры далеки от мирового уровня, но это не главное. Будь рабочие места приемлемо скомпонованы – бог с ним, с мировым. А что на практике? Неправильная посадка в ВАЗ-2106, с близко расположенными педалями, лечится только... заменой модели. Другие средства, как то: проставки под руль, удлиняющие колонку, или изменение точек крепления сиденья водителя, – малоэффективны, к тому же незаконны. Людям небольшого роста посадка в ВАЗ-2106 может показаться вполне приемлемой. Тем, кто покрупней, придется выбирать между двумя вариантами: или ориентироваться по педалям и постоянно тянуться к рулю, или подогнать сиденье "по рулю" и сидеть "враскорячку". В обоих случаях плечи будут висеть в воздухе,

так что многочасовая ежедневная езда даст о себе знать болями в спине. Ижевский хэтчбек посвежее, и посадка водителя здесь куда удобней. Есть электрический корректор фар, регулируемые из салона наружные зеркала. Но стоит разок проехаться в ИЖе ночью, приходишь в недоумение от кромешной темноты на приборной панели, хотя некоторые кнопки конструктивно подразумевают подсветку. А ведь в целом салон продуман нормально. Особенность передних сидений "Оды", уже отмеченная нами ранее, – чрезмерно развитый поясничный подпор. Наши, быть может, не эталонные спины не могут одновременно опереться на нижнюю и верхнюю части спинки. На задних сиденьях обеих машин тесновато, но "жить можно". В ИЖе чуть больше места для ног, раскладывается по частям спинка, но... объем багажника, скрывающегося за ней, по нашим замерам только 250 литров против 320 у ВАЗ-2106.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ МЫ ИСПОРИМ САМОЛЕТЫ О падении качества отечественной техники говорят наперебой: и комплектующие, мягко говоря, не лучшие, и сборка не блещет. Основные претензии, возникшие у нас, показаны на фото. Здесь хотим обратить внимание на сущую мелочь. В одной из взятых у дилера машин (они прошли предпродажную подготовку) подушка заднего сиденья лежала в салоне, ненадетая на фиксаторы. В другой – половинка разрезной спинки сиденья не защелкивалась в нормальном (вертикальном) положении. Ерунда? Мы представили себе, как человек, готовивший наши машины, уйдет на другую работу – станет продавать не "оды" с "шестерками", а "мерседесы". Не сомневаемся, ему придется пылинки сдувать с машин, прежде чем показать их потенциальному покупателю. Имидж. Но как определить, что сильнее сказывается на имидже автомобиля – импортный "антикор", который теперь делают всем машинам в Ижевске, или то, что покупатель увидит в автосалоне – незакрепленные сиденья и висящие, словно сосульки, провода? Стоит задуматься, уважаемые заводчане. Ей-богу, стоит! Салон ИЖа посовременнее. Слегка разочаровывает дешевый "скользящий" пластик вокруг комбинации приборов. На двери ИЖа есть карман, штатное место под динамик, ручка регулировки зеркала из салона. На шумоизоляционном покрытии капота вмятина от крышки расширительного бачка. Чехол на запасном колесе "шестерки" не застегивается – коротковат. Даже маленькая щетка стеклоочистителя не прилегает к стеклу ВАЗ-2106. В интерьере "шестерки" виден возраст. Зато материал панели выглядит солиднее, чем в ИЖе. У нашего ИЖ-2126 передний щит неплотно прилегал к полу в месте стыка. Тормозные трубки в ИЖе проложены небрежно – будто временно. Так машина укомплектована дополнительным стоп-сигналом. На провода под капотом 2106 "кембрики" надеты не до конца. Редуктор заднего моста "шестерки" течет по фланцу. От такой "предпродажки" имидж любой машины рухнет.