



залось, хрупкая. Хочется думать, что на заводе уже приняты меры для повышения качества изготовления сидений.

В заключение стоит сказать, что эти неприятности хоть и огорчают, но мало портят хорошее впечатление от машины в целом.

Борис СИНЕЛЬНИКОВ

## VAZ-2106

Красная редакционная "шестерка", первый материал о которой в рубрике "Опыт эксплуатации" был опубликован в № 3 за 1996 год, успешно перезимовала, основательно просолившись на московских улицах, и пробег ее к началу лета составил 12 тысяч километров.

Сразу скажем, что этот экземпляр оказался в общем удачным — ни одной серьезной неисправности за последние полгода отмечено не было. А вот мелочи мучают — то одно, то другое. Обидно, конечно, но это уже стало нормой для большинства отечественных машин.

Начнем с двигателя. К его работе особых претензий нет, единожды пришлось отрегулировать клапаны, но зато... долго биться с течью "Тосола" из-под хомутов. Особенно продолжительно — с убегающей охлаждающей жидкостью в месте крепления патрубков к термостату. А еще однажды в масле обнаружился бензин. Причина проста — незатянутая гайка на штоке диафрагмы бензонасоса. Дефект заводской.

К трансмиссии не придраться. Ничего не гудит, не стучит, течи масла не замечено. На фоне реалий сегодняшнего дня, когда гудящий мост или текущий сальник на "Жигулях" многие перестали воспринимать как ЧП, наша "шестерка" просто молодец.

Ходовая часть в порядке, а вот рулевое управление потребовало вмешательства. Руль сразу показался слишком тяжелым. Оказалась перетянута гайка на оси маятникового рычага. К такому часто приводит излишнее усердие при попытке убрать люфт "маятника".

Больше всего хлопот доставило электрооборудование. Родной регулятор напряжения выдавал "на горло" более 16 вольт. Естественно, от этого "убийцы аккумулятора" быстро избавились.

Что еще? Сгорел прикуриватель, не-

сколько раз меняли лампочки (перезаряд!). Особенно замысловато выглядит процесс замены источника света в задних фонарях. Для этого надо всего лишь... снять панель обивки багажника, быстренько открутив десяток винтов-саморезов. На обивке, правда, предусмотрено место для специального лючка, но самого его нет — монолит. Так что, если не работает стоп-сигнал или указатель поворота, берите отвертку, разгружайте багажник и принимайтесь за арматурные работы.

В прошлый раз мы рассказали о том, что на "шестерке" треснули стекла фар. За последнее время этот дефект был отмечен еще на нескольких VAZ-2106 и на редакционной "Ниве".

Зная о том, что кузов классических "Жигулей" склонен быстро ржаветь, автомобиль сразу после его появления в редакции обработали "Тектилом", а в ниши установили пластиковые подкрылки-локеры. В общем, как и положено, защитили от коррозии днище и скрытые полости, но начала ржаветь... крыша. В нескольких местах на ней появились характерные "волдыри". Красный цвет нашей "шестерки" оказался хорош хотя бы тем, что очагов коррозии на нем с первого взгляда не заметишь. Ровесники светлых цветов выглядят куда менее пристойно. Да, на редкость агрессивной оказалась московская "химия", которой обильно поливают зимние московские дороги, хотя невольно думаешь и о том, что качество окраски автомобиля не на должной высоте.

Следующее замечание по поводу стеклоочистителей. Рычаги изначально были установлены так, что в нижнем положении щетки ударялись в уплотнитель ветрового стекла и оставляли у левой стойки широкую неочищенную зону. В сырую погоду она быстро становится абсолютно непрозрачной, резко сокращая обзор. Казалось бы, мелочь, но на безопасность движения влияет очень серьезно. Конечно, опытный и рукастый автолюбитель тотчас переставит рычаги стеклоочистителей, но вообразите, что автомобиль приобретен женщиной или даже мужчиной, но новичком. За ерундовую "операцию" он оставит на нашем сервисе внушительную сумму.

Долгой и мучительной была эпопея "капризы отопителя". Пришлось менять радиатор "печки", поскольку через родной не желала циркулировать охлаждающая жидкость — загадка, с которой сталкивались многие автолюбители. Что только не говорят они по этому поводу. По одной из вер-

сий эти неполадки вызваны разницей в сечении трубок. Через немногие, которые побольше, "Тосол" проходил, а через большинство — те, что поуже — нет. Понятно, что эффект от такого обогрева минимальный. Мы заменили радиатор на алюминиевый — и тут сгорел электродвигатель вентилятора отопителя. Перед этим он долго и назойливо визжал, его разбирали и смазывали, но толку от этого не было почти никакого. Новый моторчик пока работает тихо. Надолго ли его хватит?

Негреющая "печка" в последние два-три года дефект очень распространенный. Вроде бы, производитель этого "чуда" должен озаботиться, установить причину. Не было же нареканий на эту самую "печку" лет десять-пятнадцать назад! Тем не менее воз, как говорится, и ныне там.

То же можно сказать и о поющем электромоторе. С этой "музыкой" владельцы "жигулей", выпущенных в восьмидесятых годах, тоже сталкивались — но лишь после основательного пробега, а не на новых машинах. К тому же, разобрав мотор и смазав обычным "Литолом", от визга избавлялись, по крайней мере на год.

Расход топлива в городе (а именно по городу VAZ-2106 набегал большую часть из своих двенадцати тысяч километров) — около 11 литров на 100 километров. Реалии московского уличного движения таковы, что этот расход может оказаться и еще больше, ибо при задержках в пробках мотор вхолостую нарабатывает ежедневно не минуты, а часы. На трассе — около 8 литров, хотя это сильно зависит от скорости и стиля езды. Немалый вклад в увеличение расхода топлива вносит четырехступенчатая коробка передач, особенно на шоссе при движении с высокими скоростями. Пятиступенчатая была бы экономичнее, да и шум двигателя не был бы столь ощутим. А так, едва обороты перевалят за 3,5 тысячи, хоть уши зажимай.

"Шестерка" только начинает свою нелегкую жизнь разъездной машины. Повторим: за 12 тысяч — ни одной серьезной поломки. Зато мелких и средних неисправностей для машины, на которую еще не кончилась гарантия, предостаточно. Автомобиль продолжает работать, и мы будем и впредь о нем писать.

Игорь ТВЕРДУНОВ