

AZ EZERKECSKE



LADA 1200
VAZ 2101

A VAZ (Volzskij Avtomobilnij Zavod - Вóлжский автомобильный завод, azaz Volgai Autógyár), első típusa a 2101-es melyet Zsiguli és Lada 1200 néven ismert meg nagyközönség, kézzel való összeszerelése 1970. április 19-én indult meg, az előszériához az alkatrészek nagy részét még Olaszországban gyártották.



Az 1966-ban kötött licenszszerződés értelmében már három éve és még három további évig épülő gyár a világ akkoriban egyik legnagyobb és legmodernebb autógyára lett.



www.veteranzsiguli.hu



A Fiat 124 többszáz ponton módosított 124R jelű prototípusa alapján készülő autót 1970 szeptemberében mutatták be a nagyközönségnek, ami egy modernebb, Fiatba sosem szerelt motort is kapott.



A VAZ 2101-es az azóta elkészült mintegy 14 millió hátsókerekes Lada őse lett, ugyan az évek során rengeteg változáson ment keresztül, de az IZS-nél ma gyártott kocka Ladák lényegi konstrukciója nem sokban különbözik az ős 1200-estől, vagy „kopejkától” ahogy oroszul hívják, utalva a két kerek fényszóróra.



www.veteranzsiguli.hu





Az autó kezdetben a sárvédőre szerelt kerek tükörrel, kürtkariás kormányval, sűrű oszatú, alumínium betétes műszerfalba szerelt világosszürke műszeregységgel, fehér kombinált helyzetjelző/index egységgel, un. „buszpedállal”, a műszerfalon lévő ablaktörlő kapcsolóval érkezett hazánkba.



Már a második gyártási évben elkezdődtek az apró változások, elhagytak apróbb díszítő elemeket, légyegesebb változások azonban csak 1974 és 79 között fokozatosan zajlottak le az autóban, sok elemet átvettek a VAZ negyedik alaptípusából, a 21011-ből (ami a katonikus szovjet modellszámozási rendszernek köszönhetően a 2101

www.veteranzsiguli.hu



altípusának nézhető, de a lényeges eltérések, különösen a ránézésre is különböző kocsiszekevény miatt külön típusismertetőt fog kapni).



A szembetűnőbb változások, hogy 1974-75-től eltűnik a buszpedál, az ablaktörlő berendezés kapcsolója a kormányoszlopra kerül, és a tükör is szögletes lesz az ajtóra szerelve, 1978-tól a 21011-ből megkapja ritkább bordás műszerfalal együtt a laminált fa utánzat betétet, és a fekete műszeregységet, az ablakmosó is ekkor kap kemény falú tartályt, 1977 végén a többi VAZ típussal együtt megkapja a 21011-es hengerfejet, és néhány hónapra rá a vákuumos gyújtást.



A legelső Zsigulik Toljatti feliratos logója, és a hajós embléma végleges változata

www.veteranzsiguli.hu



A Szovjetunióban, majd Oroszországban a VAZ hátsókerekes típusait végig Zsiguli néven forgalmazták, ami egy, a gyár otthonául szolgáló város, Toljatti melletti hegy neve. Annak ellenére, hogy az Avtoexport már 1971-ben megváltoztatta a modellek export nevét Ladára, a keleti országokba ezek a Ladák még évekig cirill betűs Zsiguli feliratokkal érkeztek, így a Lada név csak lassan ment át a köztudatba.



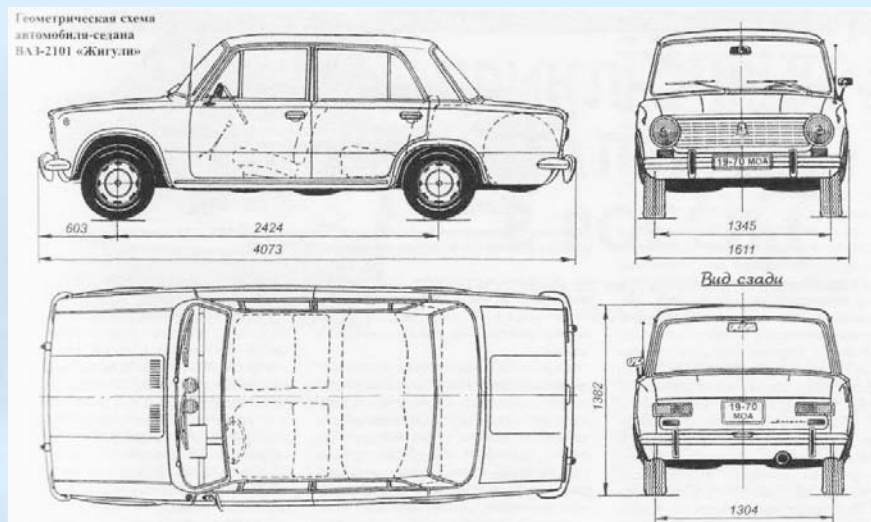
A nyugati export szinte azonnal megindult, a szovjetek nagyon szerették volna, ha a nyugatról vásárolt licenc sikeres lesz, és így keményvalutához jut majd a Szovjetunió. A sikerek inkább csak relatívak voltak, a szovjeteke nem értették meg a nyugati piacok elvárásait, a folyamatos tartalmi fejlesztés szükségességét, és inkább csak az olcsó ár maradt vonzó a 70-es években, a 80-as évekre pedig komolyan visszaszorult az értékesítés, még az új modellek sem voltak eléggé kelendőek, a Nivát kivéve.



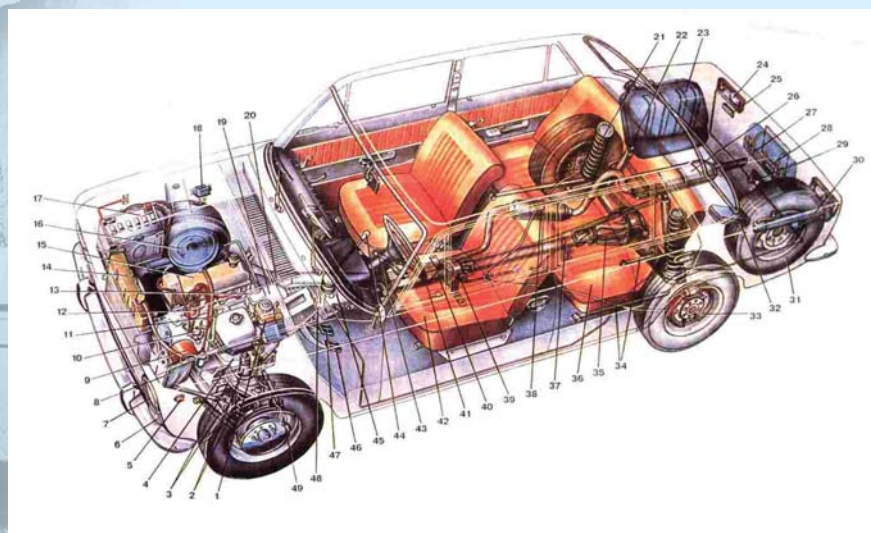
www.veteranzsiguli.hu



Az autó jellegrajza:

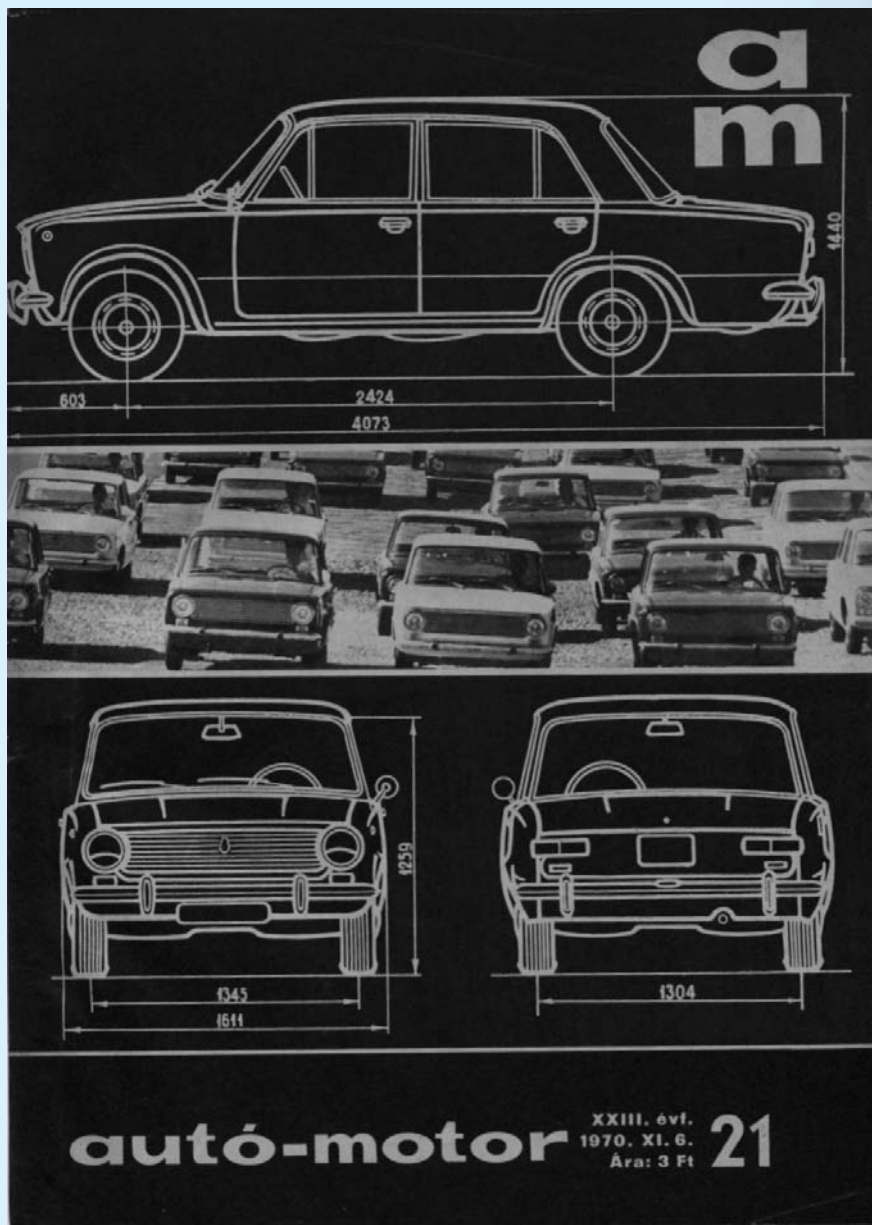


És röntgenrajza:



www.veteranzsiguli.hu





Az első részletes híradás az új típusról a magyar sajtóban.

www.veteranzsiguli.hu



Magyarországra 1971-ben érkezett az első Zsiguli, Debrecenben vette át dr. Zsadányi Ottóné. Az akkoriban gyártott szocialista típusok mellett úrhajónak tűnő modern, és már-már nyugati autó pillanatok alatt a kádári Magyarország első számú legkeresettebb fogyasztási cikkévé vált, hamarosan 5-7 éves várakozás alakult ki, de még ezzel együtt is a 70-es évek végére 80-as évek elejére a Szovjetunió kívül talán csak nálunk volt a Ladák és Zsigulik által teljesen dominált utcakép, talán pont azért mert saját autógyártásunk nem lévén a legnagyobb kapacitású KGST autógyárból mi kaptuk arányaiban a legtöbb példányt. A 100000. Zsigulit egy kis ünnepség keretében 1975-ben adták át Budapesten.

Hamarosan a rendőrség is ilyenre cserélte járműparkját, és a taxi vállalatok is Ladákra váltottak.



A 80-as évek filmjeiben is ikonikus jelenség volt a Zsiguli, ezek közül talán az Ötvös Csöpi filmeket érdemes kiemelni.

A 2101-es modell gyártását a VAZ 1982-ben fejezte be.

www.veteranzsiguli.hu



Műszaki adatok

Hengerelrendezés:	soros
Hengerek száma:	4
Sűrítési viszony:	8,8:1
Furat/löket:	76/66mm
Lökettérfogat:	1198 cm ³
Legnagyobb teljesítmény:	60-LE 5600 f/p-nél
Legnagyobb nyomaték:	87 Nm

4 hengeres, vízhűtéses, soros Otto-motor elől hosszában elhelyezve. Öt helyen csapágyazott főtengely. OHC-vezérlés, láncsal hajtva. Weber típusú kéttorkú karburátorral. Hagyományos megszakítóval szerelt mechanikus gyújtás, centrifugális előgyújtásszabályzóval.

Méretek

Tengelytáv:	2424 mm
Nyomtáv elől:	1349 mm
Nyomtáv hátul:	1305 mm
Teljes hossz:	4043 mm
Szélessége:	1611 mm
Magassága:	1382 mm
Száraz súly:	945 kg
Összsúly:	1345 kg

Menetteljesítmények

Maximális sebesség:	145 km/h
Gyorsulása 0-100 km/h:	20 mp
Üzemanyag fogyasztás:	8/100km

Típusváltozatok	Lökettérfogat [cm ³]	Kormányszervek elhelyezkedése
2101	1200	Bal
21012	1200	Jobb
21015	1600	Bal
21016	1300	Jobb
21017	1500	Bal



www.veteranzsiguli.hu



A Veterán Zsiguli Egyesület céljai:

- A Zsiguli/Lada autótípus újra népszerűsítése, és értékeinek bemutatása.
- A Zsiguli/Lada autótípuson keresztül felelevenítse azon korosztály emlékeit, akik nap mint nap használták, a fiatalabb korosztály számára pedig egy kis élményképet vetítsen azon időszakról, amikor ez az autótípus volt az egyik meghatározó közlekedési eszköz.
- Baráti kapcsolatok kialakításának elősegítése a Zsiguli/Lada kedvelők között.

Mit nyújt a Veterán Zsiguli Egyesület a tagjainak?

- Lehetőséget nyújtunk, hogy rendezvényeken, kiállításokon az Egyesület égisze alatt mutathassák be autóikat, ezt szervezéssel, előkészítéssel esetenként szponzorszerzéssel segíti.
- Honlapunkon a tag autója egy leírás keretében fényképgalériával megjelenhet.
- Kiadványainkhoz a tagok ingyenesen vagy kedvezményesen juthatnak hozzá.
- A csak tagok számára nyitott rendezvényeken részt vehet, nyitott rendezvényein kedvezményesen vehet részt.
- Az internetes fórum Egyesületi tagok számára zárt részében is részt vehet, ahol az Egyesület életével kapcsolatos döntések előkészítésben véleményt kifejt-heti.

Hogy lehet belépni a Veterán Zsiguli Egyesületbe?

- Az Egyesületnek tagja lehet minden magyar és külföldi természetes és jogi személy /jogi személyiség nélküli szervezet, aki írásban kéri felvételét, az alapszabály rendelkezéseit magára nézve kötelezőnek elfogadja, és kötelezettséget vállal arra, hogy közreműködik az egyesületi célok megvalósításában, valamint vállalja a kötelezettségek teljesítését. Az Egyesületi tagsági díj évi 5000 Ft. A jelentkezési lap honlapunkon elérhető.

Elérhetőségeink:

Veterán Zsiguli Egyesület
7627 Pécs, Hétvezér u. 13/A.
www.veteranzsiguli.hu
veteranzsiguli@veteranzsiguli.hu
20/ 9271-331

Sopia-Net Kft
Berner Kft
1000 Út Utazási iroda
Espediente Kft
Havassy Motorsport
Pelso-Hotel Kft
LSP Kft
Interton Kft
Noloto Magyarország Kft
Ladaparts.hu
Extrémbulik.hu
Top-Toy Kft

Tűz és vagyonvédelmi megoldások
Rögzítéstechnika
Oroszország és a nagyvilág
Veterán és egyéb biztosítások
Verseny és tuning
Balatoni nyaralások
Kiállítás és rendezvény szönyegezés
Hangosítás, fénytechnika

Autóalkatrész szaküzlet
Egyedi és extrém rendezvények
A Chupa Chups és a Mentos hazai forgalmazója

www.sopianet.hu
www.berner.hu
www.1000ut.hu
www.ahc.hu
www.havassy-motorsport.hu
www.pelso.hu
www.lspkft.hu
www.interton.hu
www.noloto.com
www.ladaparts.hu
www.extrembulik.hu

www.veteranzsiguli.hu



VETERÁN ZSIGULI EGYESÜLET

Típus bemutató füzetek 2.

VAZ 2101



Még több Zsiguli:



www.veteranzsiguli.hu

