**03-035 ВАЗ-2101 "Жигули" 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль, мест 5 + 50 кг в багажнике на 325 л, прицеп до 600 кг, вес: снаряженный 945 кг, полный 1345 кг, ВАЗ-2101 64 лс, 140 км/час, 2.710.930 экз., ВАЗ г. Тольятти 1970-83 г. в.**



*Из статьи «ВАЗ 2101 «Копейка». Автомобиль – эпоха в СССР», канал Oldtimer weekly на zen.yandex.ru.*

 Если Москвич 412 и его многочисленные рестайлинги можно назвать народными автомобилем в СССР, то «Копейка», без всяких сомнений, автомобиль – эпоха…

 Интересный факт. Городов – претендентов на строительство автозавода было несколько – Ярославль, Горький, Белгород, Минск, и даже город спутник Киева – Бровары. Города определялись по соответствию ряду требований – хорошо развитой транспортной инфраструктурой, близости к источникам большого количества строительных материалов, и наличию в регионе уже действующих машиностроительных заводов, в таких городах уровень осведомлённости народа к технике повыше, следовательно, проще проводить кадровую подготовку. Но победителем конкурса на строительство автогиганта стал Ставрополь-на-Волге, позже переименованный в Тольятти, в честь тогдашнего генсека итальянской компартии Пальмиро Тольятти.

 Выбор в пользу Фиата произошел по ряду многих причин, и дружба советских коммунистов с итальянскими - лишь одна из них. Фиат предложил более выгодные, по сравнению с французами условия, а сам предшественник «Копейки», FIAT-124 стал в 1966 году автомобилем года в Европе. Стройка автозавода началась в 1967 году и шла ударными темпами, вместо плановых шести лет завод возвели за три года.

 Для конца 60-х годов FIAT-124 был машиной вполне современной, а в чем-то даже и передовой. Вот только задний привод, в те времена когда в Европе продвинутым считался передний, да двигатель с нижним положением распредвала выдавали в машине старую добрую классику. Но в первозданном виде FIAT на Волжском автозаводе в производство не пошел, несмотря на сильное внешнее сходство машин, у «Жигулей» от своего итальянского предшественника множество отличий.

 Пока строился завод, итальянские машины проходили испытания на выносливость в СССР, в разных дорожных условиях, в разных климатических зонах от Крыма до Воркуты, правда, ехали они в такую даль не своим ходом, а на поезде. Итальянские машины не выдерживали испытаний, сыпались уже после 5 тыс. километров наших дорог и направлений, и по результатам испытаний в конструкцию «Копейки» было внесено множество изменений. Значительное количество изменений было внесено в конструкцию кузова, его пришлось усиливать во множестве мест, изначально ведь FIAT-124 разрабатывался с расчётом на европейские дороги, а не на наши реалии. Изменения коснулись подвески, на Фиате сзади амортизаторы были внутри пружин, усилили шаровые опоры, диаметр диска сцепления был увеличен с 182 до 220 мм, к сожалению, задние дисковые тормоза уступили место более простым и неприхотливых в наших условиях барабанным. Следует, впрочем, отметить, что на Фиате с задними дисковыми тормозами тоже поспешили, они хоть и были эффективнее барабанных но требовали большего внимания и частого обслуживания, и некоторое время последующие модели Фиатов сходили с конвейера с барабанными задними тормозами. Редуктор заднего моста и коробка передач так же подверглись изменениям. Серьёзным изменениям подвергся двигатель, распредвал переместился в головку блока, были изменены система смазки, система охлаждения. В сумме, в конструкцию FIAT-124 было внесено около 800 изменений, перед тем как он стал привычной нам машиной, «Жигулями», «копейкой». Над внесением изменений в конструкцию работали итальянские инженеры.

 С 1966 по 1970 год было собрано 35 различных образцов автомобиля, для проведения всесторонний испытаний. Пока строился завод, предсерийные образцы «копейки» намотали по советским дорогам и бездорожьям 2.5 миллиона километров.

 Серийное производство «копейки» началось 19 апреля 1970 года. Выйдя из ворот нового автозавода, новый автомобиль произвел настоящий фурор на советском авторынке. Машина была динамичная, несмотря на относительно небольшую мощность 1.2 литрового двигателя в 62 л.с. Машина была элегантна, пробуждала интерес даже у прекрасной половины, мотивируя её представительниц идти в автошколу, если конечно у семьи была возможность приобрести этот ставший вмиг популярным и дефицитным автомобиль. Машина подарила советским автовладельцам доселе невиданное удобство – зимой не нужно было сливать из системы охлаждения воду при простое машины, в системе охлаждения был антифриз, известный нам под торговой маркой «Тосол». А еще, «копейка» подарила советскому автолюбителю автосервис. Создание сети СТО для обслуживания автомобилей было одним из основных требований итальянцев, согласно контракта. В общем, без каких либо преувеличений, с появлением «копейки» у советских автовладельцев началась новая эпоха…

**Модификации ВАЗ-2101** *(источник: autodelo.info)*

**Массовый выпуск ВАЗ-2101 :**

ВАЗ-2101 «Жигули» — первоначальный вариант, двигатель 1,2 л. (1970—1983);

ВАЗ-21011 «Жигули-1300» — так называемая «ноль одиннадцатая» — основные изменения пришлись на модификацию кузова. Этот автомобиль оснащался отличной решёткой радиатора с более частыми вертикальными прутьями, в нижней части панели передка появились четыре дополнительных прорези, для лучшего воздухопритока к радиатору системы охлаждения. Бамперы лишились «клыков» и получили взамен по периметру резиновые накладки. На стойках кузова ВАЗ-21011 сзади стали располагать отверстия специальной вытяжной вентиляции салона, которые прикрывали оригинальными решётками, стоп-сигналы и указатели поворота получили отражатели. На автомобиль стали устанавливать фонарь заднего хода (1974—1983). Изменениям подвергся и салон, ставший более комфортным, а также пепельницы, для которых нашли новое место на панелях дверей. Гофрированные серебристые вставки на приборной панели уступили место вставкам "под дерево", а руль лишился хромированного кольца. В дополнение к этому модификация получила более мощный 69-сильный двигатель рабочим объёмом 1,3 л.

ВАЗ-21013 «Lada-1200s»— отличается от ВАЗ-21011 двигателем ВАЗ-2101 меньшей мощности (рабочий объём 1,2 л) (1977—1988);

**Праворульные ВАЗ-2101:**

 Для экспорта в страны с левосторонним движением Волжский автозавод освоил выпуск двух версий «Жигулей» — ВАЗ-21012 и ВАЗ-21014 (на базе ВАЗ-2101 и ВАЗ-21011). Они отличались усиленной пружиной подвески правого переднего колеса, так как при переносе органов управления на правую сторону распределение массы машины оказывалось неравномерным. Автомобиль производился в течение 1974—1982.

**Малосерийные ВАЗ-2101:**

ВАЗ-21015 «Карат» — модификация для спецслужб, оборудованная двигателем ВАЗ-2106, дополнительным бензобаком, пружинами задней подвески от ВАЗ-2102, точками для установки спецоборудования.

ВАЗ-21018 — роторный двигатель ВАЗ-311 (односекционный), 70 л. с.;

ВАЗ-21019 — роторный двигатель ВАЗ-411 (двухсекционный), 120 л. с.;

ВАЗ-2101 пикап — вариант с кузовом пикап, имевший грузоподъёмность 250-300 кг.

**Специальные ВАЗ-2101:**

ВАЗ-2101-94 — данная модификация представляла собой ВАЗ-2101, укомплектованный двигателем рабочим объёмом 1,5 л от ВАЗ-2103. Автомобиль в первую очередь предназначался для милиции и спецслужб.

ВАЗ-21016 — кузов ВАЗ-2101 с 1,3 л двигателем ВАЗ-21011. По версии *из книги С. В. Канунникова «Отечественные легковые автомобили. 1896-2000 г.».* с 1,5 л двигателем ВАЗ-2103, т. .е. аналогично ВАЗ-2101-94, но заводские таблички этого не подтверждают.

 Экспортный вариант автомобиля назывался **Lada 1200**. Более 57 000 автомобилей были отправлены в страны Социалистического содружества. Производство автомобилей ВАЗ-2101 и ВАЗ-21011 было прекращено в 1983 году, в связи с увеличением производства новой модели ВАЗ-2105. Далее стали изготавливать только модификацию ВАЗ-21013, производство которой завершилось лишь в 1988 году.

## Технические параметры ВАЗ 2101

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Двигатель**  | **1.2л, 8-кл.** | **1.2л, 8-кл.** | **1.3л, 8-кл.** |
| Длина, мм  | 4073 | 4043 | 4043 |
| Ширина, мм  | 1611 | 1611 | 1611 |
| Высота, мм  | 1440 | 1440 | 1440 |
| Колесная база, мм  | 2424 | 2424 | 2424 |
| Колея передняя, мм  | 1349 | 1349 | 1349 |
| Колея задняя, мм  | 1305 | 1305 | 1305 |
| Клиренс, мм  | 170 | 170 | 170 |
| Объем багажника минимальный, л  | 325 | 325 | 325 |
| Тип кузова/кол-во дверей  | Седан/4 |
| Расположение двигателя  | Спереди, продольно |
| Объем двигателя, см3  | 1198 | 1198 | 1300 |
| Тип цилиндра  | Рядный |
| Количество цилиндров  | 4 | 4 | 4 |
| Ход поршня, мм  | 66 | 66 | 66 |
| Диаметр цилиндра, мм  | 76 | 76 | 79 |
| Cтепень сжатия  | 8,5 | 8,5 | 8,5 |
| Количество клапанов на цилиндр  | 2 | 2 | 2 |
| Система питания  | Карбюратор |
| Мощность, л.с./об. мин.  | 64/5600 | 64/5600 | 70/5600 |
| Крутящий момент  | 89/3400 | 89/3400 | 96/3400 |
| Тип топлива  | АИ-92 | АИ-92 | АИ-92 |
| Привод  | Задний | Задний | Задний |
| Тип КПП / кол-во передач  | МКПП/4 | МКПП/4 | МКПП/4 |
| Передаточное отношение главной пары  | 4,3 | 4,1 | 4,1 |
| Тип передней подвески  | Двойной поперечный рычаг |
| Тип задней подвески  | Винтовая пружина |
| Тип рулевого управления  | Червячный редуктор |
| Объем топливного бака, л  | 39 | 39 | 39 |
| Максимальная скорость, км/ч  | 140 | 142 | 145 |
| Снаряженная масса автомобиля, кг  | 955 | 955 | 955 |
| Допустимая полная масса, кг  | 1355 | 1355 | 1355 |
| Шины  | 155 SR13 | 165/70 SR13 | 155 SR13 |
| Время разгона (0-100 км/ч), с  | 22 | 20 | 18 |
| Расход топлива в городском цикле, л  | 9,4 | 9,4 | 11 |
| Расход топлива в загородном цикле, л  | 6,9 | 6,9 | 8 |
| Расход топлива в смешанном цикле, л  | 9,2 | 9,2 |  |