



«Жигули» – уникальный автомобиль, в котором итальянский дизайн сочетается с истинно советской надежностью и проходимостью. Элегантность обводов кузова подчеркивают стильные хромированные элементы: молдинги, ручки дверей, бамперы. Высокий клиренс, мягкое шасси и немаркая обивка сидений из синтетической кожи делают новые «Жигули» по-настоящему семейным и многофункциональным автомобилем. Добавьте сюда динамичный мотор и усиленную коробку передач, созданные с учетом опыта международных гонок – это и есть «Жигули», абсолютно новый автомобиль, которому суждено перевернуть историю автомобилизации Советского Союза!



БЕСТСЕЛЛЕР АВТОВАЗА

Если бы в 60-70-х годах в нашей стране была настоящая конкуренция с настоящей рекламой, то, возможно, в таких выражениях первые сотрудники ВАЗа описывали бы свой продукт. Но такой рекламы не было. А уникальный автомобиль, открывший новую эру в отечественном автостроении – был. И будет!



Для советских автолюбителей «Жигули» стали мечтой, эпохой, надежным транспортом. Для нас, автостроителей, они задали стандарты качества и принципов создания автомобилей. Поэтому и сегодня новинки LADA так или иначе исповедуют основные правила первых моделей АВТОВАЗа. Автомобили LADA не «адаптированы к России», они изначально созданы для нее. Поэтому и у новой LADA Vesta есть то, что роднит ее с «копейкой». Это прочное энергоемкое шасси, простор и уют салона, функциональность и стиль, никого не оставляющий равнодушным. И, конечно, серебристая ладья на радиаторе.

Даже с позиций современного автомобилиста «Жигули» могут оставить о себе приятное впечатление. По-настоящему комфортное и энергоемкое шасси, теплая печка, отличная обзорность, хороший баланс массы и тяговитого мотора, простота и надежность – эти качества актуальны и сегодня, спустя 48 лет после старта производства «Жигулей». А симпатичный, можно сказать, «вылизанный» дизайн, обилие хрома и интересная цветовая гамма кузова и интерьера делают «копейку» желанным приобретением для любителей ретро-техники.



За 18 лет было выпущено почти 5 миллионов всех модификаций первой модели «Жигулей», из них чуть больше 400 тысяч VAZ-2101 стоят на российском учете и сегодня (по данным агентства «Автостат»). Еще какое-то количество бежит по дорогам стран ближнего и дальнего зарубежья. Одна из таких машин недавно вернулась на Родину, обогнув перед этим земной шар.





ГОД, КОТОРЫЙ ПРИНЕС ИМЯ «ЖИГУЛИ»

1968 год стал вторым годом напряженного труда строительства Волжского автозавода. Проектировщики, строители, монтажники – работы этих специалистов велись параллельно. В этом было новаторство уникального строительства ВАЗа, потому что уже на второй год начался монтаж оборудования на объектах и в производственных корпусах еще строящегося автогиганта на Волге. Началась поставка импортного оборудования. Также параллельно велись работы инженеров и испытателей будущего автомобиля. Уже в 1968 г. было отдано распоряжение по дирекции строящегося автозавода о проведении эксплуатационных испытаний автомобилей FIAT – будущих ВАЗ-2101, и испытания по методике «Stop and go» начались в разных климатических зонах страны.



У автомобиля еще не было имени, летом 1968 года был объявлен всесоюзный конкурс на лучшее название будущего автомобиля. Завершился конкурс к концу 1968 года, и он выявил, что лидирует название «Жигули» (кстати, было много различных однокоренных названий). В этом же году родилась и была утверждена вазовская эмблема – ладья.

На строящемся автозаводе шла своя внутренняя работа – создавалась структура, велся набор специалистов. 1968 год стал годом рождения многих структурных подразделений и служб завода. Так, штатное расписание на 1968 год утверждало численность в количестве 1476 человек с месячным фондом заработной платы 206 003 рубля (средняя зарплата была порядка 140 рублей). В основных производствах ВАЗа (металлургическом, прессовом, сборочно-кузовном, механосборочном, корпусе вспомогательных цехов) к этому времени уже сформировано руководство.



1968 ПОЛОЖИЛ НАЧАЛО ФОРМИРОВАНИЮ СЛЕДУЮЩИХ ЗАВОДСКИХ СЛУЖБ:

- служба качества (был организован отдел технического контроля);
- управление охраны труда (создается отдел техники безопасности);
- служба безопасности (организован отдел военизированной охраны объектов ВАЗа);
- ОТиЗ (отдел труда и заработной платы);
- ремонтная служба (назначен главный механик автозавода);
- управление лабораторно-испытательных работ (организованы первые лаборатории);
- диспетчерская служба.

Также были организованы проектное управление, комбинат общественного питания, типография. Была запущена первая ЭВМ.

Помимо всех работ на самом автозаводе, много делалось для нового района – Автограда. Его строительство велось с осени 1967 года, и в 1968 году уже просматривались очертания новых микрорайонов: 1-го, 2-го, 6-го (кварталов). В Автозаводском районе были проложены улицы: Дзержинского, Свердлова, Революционная. Комсомольцы ВАЗа заложили на воскресенье прибрежный парк. Велось строительство 8-километровой теплотрассы от Автозаводской ТЭЦ до нового жилого района. К концу года была запущена первая троллейбусная линия от старого района города Тольятти до автозавода.

АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ-2101 И ВАЗ-21011

6 900



НАЧАЛО ЛЕГЕНДЫ | ФАКТЫ О ПЕРВОМ ВАЗ-2101:

1 Первых автомобилей, собранных в апреле 1970 г., было 6 (2 синих и 4 вишневых).

2 Сборка первых автомобилей началась в цехе 45/2 сборочно-кузовного производства строящегося ВАЗа вечером 17 апреля, а была завершена в цехе 45/3 СКП утром 19 апреля, в воскресенье, без помпезности и торжественных митингов. Журналисты на исторической сборке не присутствовали.

3 На сборке первых автомобилей присутствовали итальянские коллеги из FIAT. Самый первый из шести автомобилей сгонял с конвейера итальянский специалист.

4 При испытании первых автомобилей на роликовом стенде выяснилось, что из патрубков радиаторов в суматохе не вытащили транспортировочные заглушки – это была единственная оплошность на исторической сборке.

5 Внешне ВАЗ-2101 отличался от итальянского «прародителя» наличием бокового левого зеркала заднего вида, утопленными ручками дверей, появившимся отверстием для кривого стартера, «клыками» на переднем и заднем бамперах и увеличенным клиренсом. Конструктивно на первых ВАЗ-2101 отсутствовали брызговики.

6 ВАЗ-2101 весил 890 кг (без полезной нагрузки: топливо, масло, запасное колесо и проч.). Полезная грузоподъемность – 400 кг. Цветовая гамма «Жигулей» в начале 70-х годов была следующей: белый, темно-зеленый, вишневый, голубой, светло-бежевый.

7 В августе 1970 г. началась плановая сборка товарных автомобилей ВАЗ-2101.

8 Рыночная стоимость первых ВАЗ-2101 была 5500 рублей.