

Žiguli: kiire ja temperamentne

Pealkirja järgi võiks kahtlustada pehmelt öeldes meeltesegadust, aga enne diagnoosimist tuleb rännata aastasse 1970.

Aastal 1970 sõitsid Volga Auto-tehase (VAZ) konveierilt maha esimesed VAZ-2101-d. Tänavapildis domineerisid aga Moskvitš-408-d ja sama margi vanemad mudelid, leidis Zaporožetsi Maanteemuhke. Ainus dünaamiliselt võrreldav ja „tavainimesele“ enam-vähem kättesaadav mudel oli 1967. aastal debüteerinud Moskvitš-412, kuid juhitavustäpsuselt jäi see Žigulile alla.

Nii märkisidki Uve Soodla ja Kalju Vainola oma raamatus „Sõiduauto Žiguli“ (esmatrükk 1975, Tallinn), et raamatu peakangelane on „teiste meil toodetavate autodega võrreldes veidi kiirem sõiduk, mis temperamentselt reageerib juhtimisvõtetele. See on eriti märgatav kiiruse suurendamisel. Ei ole mingi uudis, et mudelid 2101 ja 21011, vaatamata oma massiühiku kohta tulevale väiksemale võimsusele, kiirenduvad paremini kui Volga GAZ-24.“

Ilmselge, et Žiguli omanik ei saanud end 1970ndatel ja 1980ndatel selle teadmise valguses sugugi halvasti tunda.

Aga ei olnud head halvata: näiteks 1981. aastal juhtus eraautode juhtide süül 768 liiklusõnnetust, millest Žigulid põhjustasid 430 ehk üle poole.

Muidugi ei ole teada, kui palju neist õnnetustest juhtus seetõttu, et Žiguli-meestel langes meri põlvini, kui palju lihtsalt erinevate „lihtsamate“ eksimuste tõttu. Küll aga pidasid eelpool nimetatud raamatu autorid vajalikuks märkida, et Žiguli roolis on kiirus

Žiguli roolis on kiirus halvemini tunnetatav kui teistel „kodumaistel“ autodel ja see on tundlik libeda tee suhtes.

halvemini tunnetatav kui teistel „kodumaistel“ autodel ja et see on tundlik libeda tee suhtes. Mõlema märkusega saab nõustuda ka 45 aastat hiljem: 100 km/h Zaporožetsiga on enesetapukatse, Moskvitšiga seiklus, aga Žiguliga täiesti mõistlik tempo.

Kui Zaporožets on salakaval igas olukorras, vist ka seistes, siis libedal teel käitub näiteks Moskvitš-412 märkmisväärselt rahulikumalt kui 2101 ja selle järglased.

Selles loos vaatamegi Žigulid n-ö elusast peast. Tegime kõigi vanemate põhimudelitega väikese proovisõidu ja loobusime järjekordse referaadi kirjutamisest sadu kordi kirjutatud-näidatud-räägitud loost, Nõukogude-Itaalia koostööst, tehase sünnist jne. Selgituseks niipalju, et tootmisaastate puhul on põhimudel ja modifikatsioonid loetud üheks.

KRISTJAN SOOPER

Autoleht tänab LaitseRallyParki ja Ingemar Arusood.



Lada sai tänavu 45aastaseks ja sel puhul kütsus Autoleht vanemad põlvkonnad ühisel pildile. Suur tänu headele sõpradele, eriti LaitseRallyParkile, kes sel teoks aitasid saada.

Kõige esimene

ÜLDTEADA ON, ET VAZ-2101 baseerus 1967. aasta autoks valitud Fiat-124-l, kuid polnud siiski selle üks ühele koopia. Sergei Kannunikov kirjutab oma raamatus „Kodumaised sõidautod“ (2007, Moskva), et koostöös Itaalia inseneridega muutsid Nõukogude konstruktorid mootori ehitust (võeti kasutusele ülal-
nukkvõll ja see tõi kaasa muudki muudatusi), tugevdati ka vedrustust, kasvatati kliirensit ning tagarataste ketaspidurid asendati trummelpiduritega. Nagu näitab toodanguarv 2,7 miljonit, sai mudel äärmiselt populaarseks.

Eelmise lehekülje ühispildilt jäi välja 2101 modifikatsioon indeksiga 21011, mis oli pea-aegu sama populaarne kui põhimudel. Aastatel 1974-1981 valmistati seda 2,3 miljonit. Põhimudelist erines too veidi välisdisainilt (radiaatorivõre, kaitserauad, tagalaternad), interjööri (istmed, rool) ja sai kapoti alla 1,3liitrise töömahuga 69hobujõulise mootori.

LaitseRallyParki kollektsiooni „null-üks“ laseb end alguses paluda ja meelitada - muuseumiauto ju pidevalt ei sõida, - aga kui häälses, muutub iga minuti ja meetriga reipamaks. Mootori pöörded leiab see üha kiiremini üles, seismisega veidi peale jäänud pidurid lasevad rattad vabalt veerema, käigud lülituvad täpselt - iga märk ütleb, et sellele autole meeldib sõita! Mõni ime, et mõnel omaaegsel juhul vahel jalg liiga tugevalt gaasipedaalile vajus.

Autolehe toimetusest peab 2101 hobi-autona Kristjan Ojang, kes võtab moodsa aja sõidukogemuse kokku: „Hobiautona tööline tujutõstja, suvel Tallinnas sõites tuleb üsna tihti ette, et keegi kõrvalautost või tänavalt lehvitab. Igapäevakasutuses tuleks vist masendus ruttu peale - ka sirgel teel tuleb roolida, istmed on ebamugavad jne.“

VAZ-2101 tootmine algas 1970. aastal.



VAZ-2101

Tootmisaastad ▶ 1970-1983
Mootor ▶ R-4 otto, 1198 cm³
Võimsus ▶ 47 kW (64 hj)
Kiirus ▶ 142 km/h

VAZ-2101 iseloomustab näiteks rooli n-ö sisemine võru, VAZ-21011-l seda enam ei olnud.



Kroomdetailid kuuluvad seitsmekümnendate auto juurde ja annavad välimusele hinnalisust.



Žiguli mootor armastab pöördede ning liigutab väikest ja kergest autot reipalt.



Tagaistmel jätkub ruumi piisavalt, istuda on sel „nahkdiivanil“ üpris mugav.



VAZ-2102

Tootmisaastad ▶ 1971-1985
Mootor ▶ R-4 otto, 1198 cm³
Võimsus ▶ 47 kW (64 hj)
Kiirus ▶ 137 km/h



VAZ-2102 välimus on igati õnnestunud, universaal ei mõju sugugi kohmaka veoautona.

Šikk universaal

VAZ-2102 OLI VAZI esimene universaalkerega mudel, baseerudes Fiat-124 Familiaalel. Tänapäeval on tegemist kahtlemata palju haruldasema sõidukiga kui 2101, mis johtub juba umbes neli korda väiksemast tootmisarvust, aga ka tarbesõidukilikumast iseloomust, mis tähendas nooruspõlves suuremaid koormusi. Nii või teisiti, VAZI esimene universaal mõjub

moodsal ajal šikilt: puhas ja selge disainijoon, hästi harmoneeruv pakiruumiosa, mis kulmineerub kergelt kallutatud tagaluugiga. Mootor on sama, mis 2101-l, kuid auto ise veidi raskem, tühimassid vastavalt 955 ja 1010 kg, aeglasema peaülekandega (4,3 vs. 4,44) ja tagasihoidlikuma kiirendusega 0-100 km/h: 20 vs. 23 sekundit.



VAZ-2102 toodeti veidi alla 700 000, tunduvalt vähem kui VAZ-2101.



Juhikoht sarnaneb paljuski „null-ühele“, kuid ei ole siiski täiesti sama.



Nagu igal universaalil seisnes ka VAZ-2102 pluss praktilisuses ja mahukuses.

Luksusmudel



MÕNESTKI AUTOAJALOORAAMATUST LEIAB väite, et 1970ndatel peeti „null kolme“ Volga järel kõige mainekamaks mudeliks. Aastal 2015 saab nentida, et VAZ-2103 on jää-
nutud seni Volga Autotehase kõige nooblimaks seeriamudeliks. Matid puitpinnad mängivad kokku mitmevärvilise, kuid soliidse uksepolsterdusega, punased istmekatted mõjuvad just parasjagu uhkeldavalt,

osutitega kell armatuurilaua keskel paneb i-le täpi. Võrreldes baasmudelliga 2101 muudeti 2103-l lisaks sõitjateruumile ka välimust (rohkem kroomi, rohkem tulesid!), täiustati pidurisüsteemi ning paigaldati võimsam mootor - 1,5liitrine pakkus 77 hobujõudu ja kiirendas auto paigalt „sajani“ 17 sekundiga.

VAZ-2103

Tootmisaastad ▶ 1972-1984
Mootor ▶ R-4 otto, 1458 cm³
Võimsus ▶ 57 kW (77 hj)
Kiirus ▶ 152 km/h



Nii sisemus kui välimus kõnelevad selgelt, et tegemist on margi omaaegse lipulaevaga.



Mitmevärviline ja sektoriteks jagatud uksepolster mõjub iseäranis noobliit.

VAZ-2106

Tootmisaastad ▶ 1975–2001
Mootor ▶ R-4 otto, 1570 cm³
Võimsus ▶ 59 kW (80 hj)
Kiirus ▶ 154 km/h



Esitluse ajal oli VAZ-2106 kõige võimsam Žiguli, arendades 80 hobujõudu.



VAZ-2106 maine lörtsis ära tootja ise, hoides seda liiga kaua konveieril.



Võrdlust „null-kolme” interjööri (vt eelmise lk) „null-kuus” kohe kuidagi välja ei vea.



Omapärane ehisdetail interjööris on uksepõlstri alaservas paiknev muster.

Devalveerumine

MÕNED PEAVAD 2106 kõige nooblimaks mudeliks Žigulide seas, kuid loo autor võtab siinkohal õiguse mitte nõustuda. Liiga pikk tootmisaeg lörtsis selle mudeli maine, luksus-Žigulist sai ajast maha jäänud säästuauto. VAZ võttis „null-kuue” tootmisest maha 2001. aastal, Iževskis ja Ukrainas Hersonis toodeti seda veel mõni aasta edasi. Siiski ei saa vaielda, et

esitluse ajal oli 2106 1,6liitrise, 80hobujõulise mootoriga kõige võimsam Žiguli.

Aastal 2015 võib öelda, et nii 2101, 2103 kui 2106 sõidavad kõik üsna ühtemoodi, tõi, luksusmudelid on veidi parema müraisolatsiooniga, kuid „kõrgema klassi” tunnet suudab „lukside” omavahelises võrdluses pakkuda vaid „null-kolm”.

VAZ-2105

Tootmisaastad ▶ 1980–2010
Mootor ▶ R-4 otto, 1300 cm³
Võimsus ▶ 51 kW (69 hj)
Kiirus ▶ 145 km/h



Võrreldes varasemaga muutus Lada disain „null-viie” müügile tulles märksa moodsamaks.



Kandilised esilaternad ja must iluvõre mõjusid 1980ndate alguses igal juhul värskena.



Teine põlvkond

VAZ-2105 PIDAS KONVEIERIL vastu 25 aastat, olles lõpuaastatel Venemaa autoturu odavaim mudel. Sündis see tehase kavatsusest tuua välja täiesti uus mudel, kasutades maksimaalselt 2101 kere, kuid otsustati teha siiski ulatuslikumad muudatused. Igal juhul mõjus see auto 1980ndate alguses vägagi värskelt, mida muidugi ei saa öelda 2010. aasta kohta.

Tehnilisest poolest tasub märkida, et 2105 mootoris võeti esmakordselt Nõukogude Liidus kasutusele hammasrihm.

Fotol olev LaitseRallyParki VAZ-2105 esindab tootmise algusaega (1981) ja mõjub otse „null-ühest” ümber istudes moodsalt ja värskelt. Isteasend on mugavam, rool toekam, sõiduomadused konkreetsamad.



Interjööris tehti suuri muudatusi. 1980ndate alguse kohta oli kujustus igati moodne.



Niva on maastikul võimekam kui enamik kaasaja linnadžiipe, kuid jääb neile alla teesõidus. Mudeli väliskujustus on ajale hästi vastu pidanud.



Sport ja luksus

VAZ-2107

Tootmisaastad ▶ 1982–2012
Mootor ▶ R-4 otto, 1458 cm³
Võimsus ▶ 57 kW (77 hj)
Kiirus ▶ 152 km/h



Küljeaknaid täiendab omal ajal popp, kooperaatorite toodetud lisavarustus – voolundid.

Sensatsioon

VAZ-2121 „Niva”

Tootmisaastad ▶ 1976 – tänapäev
Mootor ▶ R-4 otto, 1570 cm³
Võimsus ▶ 59 kW (80 hj)
Kiirus ▶ 132 km/h

NIVA PAKUTAV kombinatsioon maastiku- ja sõiduautost oli tema sünniajal vaat et sensatsiooniline ning mõjub tänapäevalgi värskena. Niva on Lada mudelitest kõige paremini ajale vastu pidanud ja seda ilma irooniata. Jah, muidugi ei saa võrrelda seda moodsate linnadžiipidega, kuid niisuguseks kurioosumiks nagu „null-kuut” oma lõpuaastatel ei või seda samuti mingil juhul lugeda. Niva ei ole ehitatud raamile,



Väikeste kangide abil saab sisse lülitada aeglusti ja diferentsiaaliblokeeringu. Suur on mõistagi käigukang.

vaid kasutatakse kandkere, pidevat nelikvedu täiendavad aeglusti ja võimalus blokeerida keskdiferentsiaal. 22sentimeetrine kliirens ületab selgelt tänapäevastel linnadžiipidel tavataset, mis jääb 18 sentimeetri ringi.

Erinevalt tänapäevastest liigikaaslastest mõjub Niva sõidul haprana ja käitub asfaldil üpris ebakindlalt. Paremini saab ta hakkama küláteede ja kergema maastikusõiduga.



Nivat iseloomustab lihtne, korrastatud ja funktsionaalne sõitjateruum.

VAZ-2107 OLI TAAS äärmiselt pikaajaline mudel, mis kannatas samasuguse devalveerumise all nagu „null-kuus”: luksusmudelid sai säästuauto. 2107 staatus oli teise põlvkonna Ladade seas umbes sama mis 2103-l esimeses põlvkonnas. Hüpe, mille teeb juht n-õ tavamudelid ehk „null-viie” „null-seitsmesse” ümber istudes, on päris suur: sportlikud integreeritud peatoega istmed, tunduvalt mugavam isteasend, armatuurilauast alla kesktunnelile „libisev” kellaga keskkonsool ja muud pisiasjad kinnitavad „luksusmudeli” staatust. Pildistamisauto uhkeldab omal ajal popi lisavarustusega - aknavoolunditega. Sõiduumadustest pole suurt midagi kirjutada: sõidab nagu „null-viis”, mootor jääb kogu selle „luksuse ja sportlikkuse” foonil selgelt liiga jõuetuks.



Võrreldes „null-viiega” teevad juhile heameelt toekam rool ja mugavam iste.



Osad nupud kolisid keskkonsooli alaserva, mõjudes seal ühtlasi hästi ka kujutusele.

VAZ-2104

Tootmisaastad ▶ 1984–2012
Mootor ▶ R-4 otto, 1300 cm³
Võimsus ▶ 51 kW (69 hj)
Kiirus ▶ 135 km/h



Esilaternad on varustatud puhastitega, igati praktiline varustus nii omal ajal kui ka praegu.



Pakiruum on suhteliselt väikese auto kohta mahukas ega riku sugugi auto väliskujustust.

Ilus universaal

KUI LIHTSALT ja lühidalt öelda, siis on VAZ-2104 lihtsalt „null-viie” universaalkerega versioon. Universaal näeb väga hea välja, kuid erinevate kasutajate arvamus lugedes selgub, et pole päris nii mugav kasutada, kui võiks. Nimelt jääb auto küttesüsteem hätta suure paki- ja sõitjateruumi ühenduse kütmissa, käredate pakase korral võib olla „null-nel-



Universaali interjäär sarnaneb põhimudelil, sedaankerega „null-viiel” nähtule.

jas” üpris jahe.

Laitse RallyParki VAZ-2104 on nagu uus auto, olgugi et on valmistatud 1987. aastal, isegi uue Ziguli lõhn hõljub sees, kasutusjärgi leidub minimaalselt. Sõidab see samuti nagu uus auto: tihedalt, lõtkuteta, trimmis vedrustus hoiab hästi teed ja kulumata mootor reageerib elavalt ja puterdamata.

Viis ust

VAZ-2109 ON „NULL-KAHEKSA” viieukseine versioon. Mõistagi lisab täiendav uksepaar praktilisust, tagaistmele pääseb mugavamalt, aga mugav seal kohe kindlasti ei ole - liiga madal seljatugi on liiga püsti ja jalgadel napib kah ruumi.

Nii „null-kaheksa” kui „null-üheksa” sõiduomadused mõjuvad tänapäeval üsna puiste ja ebamäärastena, kaugel tänapäevastest, palju kaugemal kui enamikul sama ajastu ja klassi lääne autodel. 1,3liitrine mootor küll armastab pöördeid, kuid jääb täislastis sõites oma 65 hobujõuga väga jänni.

2108 ja 2109-ga kuulub samasse perekonda ka sedaan indeksiga 21099, mille tootmine algas 1990. aastal ja milliseid liigub Eesti teedel vähe. 1990ndate esimesel poolel peeti aga just seda mudelit kõige mainekamaks esiveoliseks Ladaks.



VAZ-2109 „Sputnik”

Tootmisaastad ▶ 1987–2011
Mootor ▶ R-4 otto, 1289 cm³
Võimsus ▶ 48 kW (65 hj)
Kiirus ▶ 148 km/h



Viie uksega VAZ-2109 ei mõju nii sportlikult kui „null-kaheksa”, kuid on praktilisem.



Rool on paraja paksusega ja sõidu ajal vajata- vad nupud-lülitid mõnusalt käeulatuses.



Fotol on juhiiste veidi liiga taga, kuid ka tavaasendis jääb tagaistmel ruumi väheks.

VAZ-2108 „Sputnik”

Tootmisaastad ▶ 1984–2003
Mootor ▶ R-4 otto, 1289 cm³
Võimsus ▶ 48 kW (65 hj)
Kiirus ▶ 150 km/h



Ehkki VAZ-2108 nimetati triikrauaks, pidas tema kujustus ajale hästi vastu.



Sputniku interjööri disaini iseloomustavad sirded jooned ja korrapärasus.



Tagaistmel ei valitse just ülemäär avarad olud, kuid sõita on seal kahtlemata võimalik.

Esivedu

KUI JÄTTA ARVESTAMATA kuuekümnendate lõpuaastatel toodetud LuMZ-969B-d, oli VAZ-2108 esimene esiveoline Nõukogude seeria- auto ja kui LuMZe arvestada, siis esimene esiveoline sõiduauto, sest Lutski „taies” oli teadupärast maastikuauto.

Muidugi tähendas „null-kaheksa” märkimisväärset sammu Volga autotehasele, sest esimest korda pärast „null-ühte” tuldi välja millegi nii radikaalselt uuena. Nagu suurte uuenduste puhul enamasti võeti auto vastu teatava umbusuga. Küllap mäletavad mõned praegugi arutelusid selle üle, kui keeruline võib olla esiveolisega libedal hakkamasaamine. Peagi selgus, et see õnnestub palju lihtsamalt kui tagaveolisega.

Sõitjateruum sai avar, armatuurlaud uue ja moodsa kujustuse. Alguses triikraua ja muud hellitusnimed välja kutsunud välisdisain osutus ajale vastupidavaks.



1980ndate teisel poolel saanuks sisemust moodsaks pidada, sel sajandil kindlasti mitte.

Õnnetuke

EHKKI SPUTNIKU järeltulija oli ideaautona olemas juba kaheksakümnendate lõpul (ja joonised müidugi palju varem), sai sellest seeriatoode indeksiga 2110 1997. aastal. Vahepeale jäi suurte muutuste aeg, varises kokku Nõukogude Liit, muutus täiesti poliitiline ja majanduslik olukord.

Nii oligi 2110 juba sünnihetkel vananenud, aga see-eest ebakvaliteetne. 15 aastat tagasi proovisõidus purunes autol ühegi nähtava



Algul pakuti karburaa- toriga mootorit, mõni aasta hiljem mindi üle pritsetoitele.

VAZ-2110

Tootmisaastad ▶ 1997 - tänapäev
Mootor ▶ R-4 otto, 1500 cm³
Võimsus ▶ 56 kW (77 hj)
Kiirus ▶ 167 km/h

põhjusega tagaklaas, testis vedasid alt pidurid, sõidumadused olid sandid. Nagu näha pildistamisel osalenud autost, pole rooste armu andnud. Muide, 2110-l baseeruvat pikapit toodetakse Ukrainas tänapäevani. VAZ-2110-st müüdi Eestis uuena ka universaali 2111 ja 2112, hiljem katsetati ka Kalina ja Priora müügiga, kuid edu neid ei saanud. Lada kaasaegsete mudelitega on võimalik tutvuda internetilehel www.lada.ru.



Prempoolne pilt iseloomustab hästi käesoleval sajandil valminud Ladade kvaliteediprobleeme, rooste pureb neid halastamatult.

