

# SOVĚTSKÁ CHLOUBA



Ve druhé polovině šedesátých let potvrdit Sovětský svaz svoji velmocenskou pozici. V srpnu 1968 rozdrtil tanky československé reformní naděje a o dva roky později zahájil výrobu v mamutí automobilce VAZ.





← VAZ-2101 alias Žiguli  
na reklamním snímku  
Mototechny (1971)

# V

polovině šedesátých let se do čela sovětského impéria vyšvihl dynamický padesátník Leonid Iljič Brežněv (1906–1982) a řádně rozvířil dění na politickém i ekonomickém poli. Jednou z priorit se stal automobilový průmysl, přesněji výroba osobních automobilů vhodných pro obyvatelstvo i na export. Do té doby hrály prim nákladní a terénní vozy pro armádu, stavebnictví, zemědělství a další odvětví hospodářství.



start licenční výroby klasicky stavěných sedanů střední třídy Polski Fiat 125 P.

Během jara a léta 1966 byly uzavřeny všechny potřebné dohody o spolupráci mezi Sovětským svazem a firmou Fiat a v lednu 1967 odstartovaly zemní práce na staveništi situova-

## 1970

↑ Lada 1200 Combi  
v úpravě pro anglický trh  
měla volant vpravo

Vedle modernizace a rozšíření moskevské automobilky vyrábějící vozy značky Moskvíč a zavedení jejich montáže v Iževsku se zrodil velmi ambiciózní plán na urychlené vybudování zcela nového výrobního komplexu schopného produkovat přes 600 tisíc osobních vozů ročně. Jen pro představu: v roce 1966 se celková výroba osobních automobilů v Sovětském svazu pohybovala těsně nad hranici 230 tisíc, převážně vozů značek Moskvíč, Záporožec a Voigá. Naproti tomu produkce nákladních vozů v témže roce převyšovala 407 tisíc kusů a autobusů 37 tisíc.

### Fiat se proměnil v Žiguli

Sovětská vláda si byla dobře vědomi toho, že vlastními silami ohlašovanou revoluci automobilového průmyslu nezvládnou, k jejímu uskutečnění potřebovali technologie a metody ze Západu. Do modernizace a výstavby automobilek v Moskvě a Iževsku tedy angažovali francouzský státní podnik Renault, zatímco partnerem projektu budoucí velkokapacitní automobilky se stal italský koncern Fiat. Ten už od padesátých let úspěšně spolupracoval s Jugoslavií, kde jeho licenční vozy – zejména malé „šestistovky“ s motorem v zadě – nesly značku Zastava, a nově také v Polsku, kde se chystal

něm na břehu Kujbyševské přehradní nádrže, u města Togliatti. Tak se někdejší Stavropol jmenoval od roku 1964, kdy zemřel dlouholetý vůdce Italské komunistické strany Palmiro Togliatti (1893–1964). Projektem na vybudování Volžského automobilového závodu (zkráceně VAZ) se sovětsko-italská družba dostala na novou, o poznání vyšší úroveň.

Stovky italských odborníků putovaly do rodice se továrny kvůli instalaci technologických zařízení západní proveniencí, zatímco v Turíně jejich kolegové pracovali na vývoji automobilů, jež se v Togliatti už záhy měly vyrábět. Termin byl šibeniční a v podmínkách reálného socialismu nevidany. První vozy měly opustit montážní linku už na jaře 1970! Požadovaný zázrak měl ideologický podtext – v dubnu 1970 se mělo slavit sté výročí narození vůdce bolševické revoluce z roku 1917, v Sovětském svazu zbožňovaného Vladimíra Iljiče Lenina (1870–1924).

Předlohou nového sovětského automobilu se stal Fiat 124, čtyřmetrový sedan klasické koncepce ověčený evropským titulem Vůz roku 1966. V původním provedení ale nebyl pro drsné východoevropské podmínky vhodný, prošel řadou konstrukčních změn a celkovým zesílením karoserie i podvozkových skupin. Poháněná tuhá zadní náprava dostala odošnější >



> zavěšení, tlumiče byly umístěny šikmo vně vínutých pružin a zadní kotoučové brzdy nahrazeny bubnovými, jež byly spolehlivější v bahni-  
tém prostředí. Vpředu kotoučové brzdy zůstaly, světlá výška podvozku byla lehce zvětšena.

O poznání zesílená karoserie se mohla poch-  
lubit zapuštěnými klikami dveří, pod kapotou se  
skrýval i nový motor – čtyřválec s ventilovým roz-  
vodem OHC (místo původního OHV), který z ob-  
jemu 1198 cm<sup>3</sup> dával výkon 60 k (44 kW). Odol-  
nější spojka s hydraulickým ovládním přenašela  
točivý moment ke čtyřstupňové převodovce ovlá-  
dané pákou na středním tunelu. Model v Tuně  
interně označovány jako Fiat 124 R (zkratka slova  
„rusekij“) měl i zdokonalenou elektrickou soustavu  
s alternátorem místo dynamy.

Pětimístný sedan s rozvorem náprav 2424 mm  
byl dlouhý 4073 mm, široký 1611 mm a v zatí-  
ženém stavu vysoký 1382 mm (v nezátíženém  
1440 mm). Vykazoval pohotovostní hmotnost  
945 kg, užitečná hmotnost byla stanovena  
na 400 kg. Na třináctipalcových kolech do-  
sahoval největší rychlosti 140 km/h a v běž-  
ném provozu spotřeboval 8 až 10l benzínu



na 100 km. Za pravým zadním podběhem  
umístěná palivová nádrž o objemu 39l tedy  
nebyla nijak předimenzovaná. Zavazadlový pro-  
stor v zádi měl objem 0,38 m<sup>3</sup>, místo za levým  
zadním podběhem zabíralo svisle umístěné  
náhradní kolo.

V Sovětském svazu se tento vůz stal prvním,  
jež nesl označení podle nové oborové normy.  
Pojmenování VAZ-2101 obsahovalo zkratku  
výrobního závodu a číselný kód, jehož první  
čtyřčíslí jej zařazovalo do objemové třídy 1200  
až 1800 cm<sup>3</sup>, zatímco druhé prozrazovalo po-  
řadové číslo v dané třídě. Byl tedy „jedničkou“.

V továrně dostal jméno Žiguli podle nedale-  
kého pohoří, díky němuž on i jeho sourozenci  
v tuzemském povědomí figurují coby „žiguliky“.

Automobilku se v Togliatti podařilo v rekord-  
ním čase vybudovat, její uvedení do provozu  
však v původně stanoveném termínu nestihli.  
Nicméně 19. dubna 1970, tři dny před již  
zmiňvaným stým výročí V. I. Lenina, ručně  
na výrobní lince smontovali šest automobi-  
lů VAZ-2101 a alespoň formálně tak splnili  
socialistický závazek. Ale neposmívejme se,  
šibeniční časové lhůty stanovené pro výstav-  
bu a rozjezd Volžského automobilového >

↑ Ze Sovětského svazu k nám  
vozy Lada přijížděly po  
železnici

↑ Překladiště vozů Lada v Černé  
nad Tisou v polovině 70. let

↓ Lada 1500 v exportním  
provedení s pravostranným  
řízením

1975 >







snadno vyslovitelné jméno Lada. V roce 1971 prodala Mototechna soukromníkům přes sedm tisíc vozů VAZ-2101, o rok později téměř 13 tisíc a v roce 1973 bezmála 22 tisíc, k nimž nově přibyla i tisícovka pětidveřových kombi VAZ-2102. Ale vraťme se do Togliatti.

Koncem března 1971 se první výrobní linka komplexu VAZ rozjela na plný výkon, v roce 1972 už ji opustilo přes 172 tisíc automobilů. Byly mezi nimi i necelé dvě stovky kombi VAZ-2102, sériová produkce tohoto modelu však začala až v lednu 1972 spolu s rozjezdem druhé výrobní linky. Kombi mělo sklopné zadní sedadlo, díky němuž se za sedadly řidiče a spolujezdce dala vytvořit ložná plocha. >

závodu by v té době nejspíš nezvládli ani na Západě.

## Mohutný rozmach

První výrobní linka se začala pomalu rozbíhat v srpnu 1970, do konce roku ji opustilo jen 21,5 tisíc vozů VAZ-2101. V lednu 1971 měl

nový vůz mezinárodní premiéru na autosalonu v Bruselu, kde jej tamější firma Scaldia-Volga vystavovala s pojmenováním Slavia. Na jaře 1971 přišly první sedany VAZ-2101 do Československa a stejně jako ruská verze nesly azbukou psané označení Žiguli. Až v sezoně 1972 se začalo na exportovaných vozech objevovat



↑ Kombi Lada 1500 pro Švédsko s palubní deskou vozu VAZ-2103

↑ Socialistický luxus: palubní deska sedanu VAZ-2106 alias Lada 1600

↓ Lada 1600 GLS pro Nizozemsko opatřená „kanadskými“ nárazníky





> dlouhá 1,45 m, dobře přístupná nahoru vyklápěnými pátými dveřmi v zádi. Palivová nádrž s objemem zvětšeným na 45 l byla tentokrát pod podlahou zavazadlového prostoru stejně jako vodorovně uložené náhradní kolo.

Na rozdíl od sedanu mělo kombi nalévací hrdlo nádrže v levém zadním blatníku, nikoliv v pravém. Užitečná hmotnost modelu VAZ-2102 byla zvýšena na 430 kg, motor 1,2 l odpovídal sedanu stejně jako převodovka. Stálý převod zadní nápravy však byl „kratší“ (4,44 místo 4,30) a maximální rychlost kombi nepřesahovala 135 km/h.



Koncem roku 1972 byla uvedena do provozu třetí výrobní linka a VAZ rychlým tempem zvyšoval produkci, aby co nejdříve dosáhl plánovaných 660 tisíc vozů ročně. V posledním čtvrtletí roku 1972 v Togliatti smontovali prvních pět stovek exemplářů nového modelu VAZ-2103, luxusnější a výkonnější verze sedanu se čtyřmi světlometry, většími zadními

světly, palubní deskou v imitaci dřeva opatřenou kruhovými přístroji, mezi nimiž nechyběl otáčkoměr, a motorem 1451 cm<sup>3</sup> o výkonu 75 k (55 kW). Díky němu vůz o hmotnosti 1020 kg uhaněl rychlosti až 150 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládl za 15 s. Však také jeho brzdovou soustavu podporoval podtlakový posilovač.



↑ Lada Niva – pohledně kompaktní kombi s pohonem čtyř kol

↑ Vylepšená Lada 1600 LS na litých kolech pro západoněmecký trh

↓ Otevřená Niva Plein Soleil v úpravě francouzské firmy Poch

# 1978 >





> Opravdovým hitem se Lada Niva stala v roce 1978, kdy se začala prodávat v západoevropských zemích. Vysloužila si přezdívku „sovětský Range Rover“ a zejména ve Francii, Itálii, západním Německu a Rakousku (tam pod jménem Taiga), ale také ve Skandinávii výrazně pozvedla image své značky. Jen 3720 mm dlouhý čtyřmístný terénní vůz se stálým pohonem čtyř kol měl dvoudveřovou karoserii s nahoru vyklápěcím vikem v téměř svislé zadní stěně. Motor převzatý z modelu VAZ-2106 byl spojen s hlavní čtyřstupňovou převodovkou doplněnou dvoustupňovou přídavnou a rozdělovací převodovkou, v překerních situacích pomohli nejen terénní převod, ale i uzávěrka diferenciálu. Na silnici Niva uhněla rychlosti až 130 km/h, v terénu dokázala – při plném zatížení – zdolat stoupání 58 %.

Absolutního výrobního rekordu dosáhl Volžský automobilový závod v roce 1980, kdy vyprodukoval přes 727 tisíc vozů, z nichž bylo 388 tisíc vozů řady VAZ-2101 a 21011, po 110 tisících modelech VAZ-2103 a VAZ-2106 a jejich variant, 50 tisíc kombi VAZ-2102



v různých provedeních a 56 tisíc terénních vozů VAZ-2121 Niva. Do řady západoevropských zemi se vyvážela Lada 1300 S, jež vznikla kombinací karoserie modelu VAZ-2103 a motoru VAZ-21011, existovaly však i další variace na dané téma. Např. VAZ-21061 alias Lada 1500 S měl zevnějšek sedanu VAZ-2106 a pod kapotou čtyřválec z vozu VAZ-2103.

## Druhá generace

Po deseti letech existence potřebovala paleta vozů z Togliatti stylistické omlazení – jeho

prvním nositelem se stal VAZ-2105 představený v roce 1980 a vyrobený tehdy v počtu jen 12 tisíc exemplářů. Od svých starších sourozenců se odlišoval hranatějšími tvary karoserie, obdélníkovými světlomety a novými zadními světlými, robustnějšími nárazníky a okny v předních dveřích bez tradičních trojúhelníkových okének. Zcela nový byl i interiér s velkoplošnými panely dveří z plastů, novou palubní deskou s dvojicí kruhových přístrojů a změnila se i sedadla. Došlo však i na technické inovace – čtyřválec OHC o objemu 1294 cm<sup>3</sup> měl

1980 >

↑ Kombi Lada 2104 na reklamním snímku francouzského dovozce

↓ Lada 2107 dostala větší plastové nárazníky a ozdobnou lištu





Již zmíněných 518 automobilů VAZ-2103 z konce roku 1972 nebylo ještě ve zcela definitivním provedení, opravdu sériové exempláře opouštěly výrobní linku až v roce 1973 a odlišovaly se na první pohled dvěma vodorovnými otvory pro vstup vzduchu nad předním nárazníkem. „Nula-trojka“ se také stala 21. prosince 1973 miliontým vyrobeným automobilem VAZ. V Československu se VAZ-2103 alias Lada 1500 začal prodávat v sezoně 1974. Mototechnou jich tehdy prošlo téměř 12 tisíc. Na export do některých západních zemí se motor 1,5 l montoval i do karoserie kombi, později dokonce spolu s palubní deskou osazenou kruhovými přístroji.



Důsledná stavebnicová skladba výrobního programu umožňovala rozšiřovat nabídku a vytvářet různé kombinace karoserií, motorů a výbav, z nichž většina byla určena na export. V létě 1974 paletu rozšířil VAZ-21011 s motorem 1294 cm<sup>3</sup> o výkonu 65 k (48 kW), nárazníky opatřeny pryžovou lištou, čtyřmi vodorovnými otvory pod novou mřížkou masky, většími zadními světlými a mřížkami odtažového větrání na zadních sloupcích kabiny. V červenci 1975 v Togliatti slavili dva miliony vyrobených vozů a koncem roku mohli ohlásit dosažení plánované produkce. Gigant na Volze za jediný rok vychrtil 665 tisíc automobilů. V roce 1975 také kulminoval dovoz automobilů Lada do Československa - do Mototechny jich přišlo téměř 38 tisíc, další stovky vozů odebral Tuzex.

V polovině sedmdesátých let VAZ připravoval do výroby kompaktní terénní vůz s pohonem čtyř kol, typ VAZ-2121 později známý pod jménem Lada Niva. Coby povinný celopodnikový pozdrav XXV. sjezdu Komunistické

strany SSSR požádanému na přelomu února a března 1976 však museli představit nový typ, a Niva ještě nebyla zralá. A tak modernizovanou luxusní verzi sedanu, pro kterou původně používali označení VAZ-21031, narychlo přeměnili ve VAZ-2106 alias Lada 1600. Dostal modernější masku z plastů, plastové rohy nárazníků, nová zadní skupinová světla a motor převrtaný na 1568 cm<sup>3</sup> s výkonem 78 k (57,5 kW). První „nula-šestky“ fotografům pózovaly na výrobní lince už v únoru 1976, velkosériová produkce však následovala až v roce 1977. V sezoně 1977 také odstartovala výroba terénního vozu Niva, v prvním roce však nepřekročila 5,5 tisíc kusů.



↑ Lada 2105, první sedan druhé generace, vyráběný od roku 1980

↑ Lada 1300 pro Švýcarsko s karoserií modelu VAZ-2103 (1980)

↓ Lada 2107 s chromovanou maskou debutovala v sezoně 1982

**Еще одна  
НОВАЯ  
Лада.**







vačkovou hřídel místo řetězem poháněnou ozubeným řemenem, dvouokružová brzdová soustava měla standardně posilovač a omezovač brzdného tlaku na zadní nápravě. VAZ 2105 si zachoval rozvor 2424 mm, byl dlouhý 4128 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1060 kg a na třináctipalcových kolech dosahoval rychlosti kolem 145 km/h.

V roce 1981 už produkce „nula-pětky“ vzrostla k hranici 100 tisíc kusů a na export se začaly vyrábět vozy s motory 1,2 a 1,5 l z modelů VAZ-2101 a VAZ-2103. V řadě zemí se VAZ-2105 prodával coby Lada Nova, v Anglii později jako Lada Riva.

V květnu 1981 věnoval sovětský motoristický měsíčník „Za ruljom“ titulní stranu novému vozu VAZ-2107, luxusnějšímu sourozenci „nula-pětky“. Sedan s rozměrnými plastovými nárazníky, honosně vyhlížející chromovanou maskou, předními sedadly s opěradlem plynule přecházejícím v opěrku hlavy a volantem se čtyřmi příčkami se však začal vyrábět až o řadu měsíců později, v roce 1982. Pod kapotou měl osvědčený čtyřválec 1451 cm<sup>3</sup> osazený novým karburátorem, převodovka zůstala čtyřstupňová. Až koncem 80. let se VAZ-2107 stejně jako VAZ-2105 dočkal – nejprve jen na export na Západ – pětistupňové převodovky.

Třetím členem druhé generace vozů z Togliatti bylo modernizované kombi VAZ-2104, jehož výroba odstartovala koncem roku 1984. Kombi navazovalo na sedan VAZ-2105, z něhož

převzalo přední partii karoserie, modernizovaná záď nesla o poznání zvětšená skupinová světla. V základním provedení mělo kombi výbavu odpovídající „nula-pětce“, v exportním provedení GL se však dočkalo i montáže palubní desky, volantu a předních sedádek z typu VAZ-2107. Chromované masky ale zůstalo ušetřeno, tato ozdoba byla výsadou „nula-seďmičky“ s nadsázkou nazývané „ruský Mercedes“.

VAZ-2107 dvakrát vystupoval v roli jubilejního exempláře: v srpnu 1982 jako sedmimilionty a v lednu 1984 jako osmimilionty automobilů své značky. Oslavencem s pořadovým číslem devět milionů se v květnu 1985 stal tehdy zbrusu nový typ VAZ-2108 Sputnik alias Samara s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. K němu a jeho sourozencům se vrátíme někdy jindy, nyní jen připomeneme, že do konce 80. let vzniklo v Togliatti přes 12 milionů automobilů. Klasické „žiguliky“ však s malými změnami přežily ještě dvě další desetiletí, výroba vozů VAZ-2105 a VAZ-2107 byla v Togliatti zastavena až vloni a údajně má ještě pokračovat v Iževsku. <

↑ VAZ-2108 s předním pohonem na výstavě Avtoprom 84 v Moskvě

↓ Třidveřová Lada Samara přišla na náš trh až v sezoně 1988

< 1988

