

**RETRO**

# Automobily Lada

## 1970–1990

---

**Jan Tuček**



 **GRADA®**





*RETRO*

---

# Automobily Lada

## 1970–1990

---

**Jan Tuček**



**Grada Publishing**

**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

**Jan Tuček**

---

# **Automobily Lada 1970–1990**

---

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400  
jako svou 4981. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 160  
První vydání, Praha 2012

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.  
© Grada Publishing, a. s., 2012  
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2012

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být  
ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami  
příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-4161-1

---

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-7147-2 (ve formátu PDF)  
ISBN 978-80-247-7150-2 (ve formátu EPUB)



# Obsah

|                                 |    |                                 |     |
|---------------------------------|----|---------------------------------|-----|
| Pár vět na úvod .....           | 7  | Žiguli a Lada u nás .....       | 73  |
| Zázrak v Povolží.....           | 9  | Postrach škodovek.....          | 74  |
| Renault, nebo Fiat?.....        | 10 | Pouze Lada .....                | 78  |
| Šibeniční termín.....           | 11 | Z Brna na Saharu .....          | 81  |
| Fiat se proměnil v Žiguli ..... | 12 | Nedostatkové zboží.....         | 84  |
| Pozvolný start .....            | 14 | Lada ve světě .....             | 91  |
| První generace .....            | 17 | Do celého světa.....            | 92  |
| Pionýr .....                    | 18 | Niva a její sestry .....        | 94  |
| Kombi.....                      | 21 | Osmdesátá léta.....             | 97  |
| Sovětský luxus .....            | 23 | Na sportovních tratích .....    | 101 |
| Čtvrtý v řadě .....             | 27 | Sázka na výdrž .....            | 102 |
| Luxus podruhé.....              | 29 | Body z mistrovství světa.....   | 103 |
| Kombinace .....                 | 30 | Se značkou MTX .....            | 105 |
| S kódem RPD.....                | 33 | Nová generace .....             | 109 |
| Hit jménem Niva .....           | 35 | Samara.....                     | 112 |
| Auto pro vesničany .....        | 36 | Lada v Africe.....              | 115 |
| Bod zlomu.....                  | 37 | S motory VAZ.....               | 116 |
| Zkoušky, zkoušky... ..          | 39 | Niva se mění.....               | 119 |
| Komplikace.....                 | 41 | Niva a celebrity.....           | 122 |
| Předstihla konkurenci.....      | 42 | Lada a Porsche.....             | 126 |
| Obojživelník.....               | 47 | Tečka jménem Oka.....           | 129 |
| Omlazená klasika .....          | 49 | Oka poprvé.....                 | 130 |
| Vlastní cestou .....            | 50 | Oka podruhé.....                | 130 |
| VAZ-2105 .....                  | 51 | Malá a skromná.....             | 132 |
| Vlajková loď .....              | 53 | Přehled výroby                  |     |
| Nové kombi.....                 | 56 | automobilů Lada-VAZ .....       | 135 |
| Ještě jednou RPD .....          | 58 | Tabulky technických údajů ..... | 139 |
| Samara alias Sputnik.....       | 59 | Barevné vzpomínky .....         | 145 |
| Přední pohon.....               | 60 | Pár slov na závěr.....          | 158 |
| Přes překážky .....             | 61 |                                 |     |
| S Němci a Italy .....           | 62 |                                 |     |
| Nová řada .....                 | 65 |                                 |     |



## Pár vět na úvod

Po srpnu roku 1968 a po vpádu ozbrojených sil zemí Varšavské smlouvy – a zejména tanků Sovětské armády – do Československa jsme nad zprávami ze SSSR většinou ohrnovali nos. Výjimkou byly ty, jež se týkaly přípravy výroby v nově budované mamutí automobilce v Povolží. A když se v létě 1970 začala v Togliatti rozjíždět první výrobní linka, nestačili pracovníci v Mototechně a redaktoři motoristických časopisů zvedat telefony. Kdy přijdou k nám, kolik budou stát, budou se prodávat volně, nebo na pořadník? Během prvního pololetí 1971 už jsme vozy VAZ-2101 alias Žiguli znali z desítek článků, jimiž nás masíroval odborný i denní tisk. Zatímco v politických kruzích doznívala první vlna posrpnové normalizace, lid motoristický svůj pohled na Sovětský svaz měnil. Větší či menší stupeň opovržení střídala zvědavost a nedočkavost.

Počátkem června 1971 se nové sovětské automobily dostaly i na jednání federální vlády. První stovky vozů z Togliatti už byly na cestě do Československa a kabinet musel určit pravidla pro jejich uvedení na tuzemský trh. Nebyla to jen banální komerční záležitost, ale otázka ideologická a politická. Vozy Žiguli šly na volný trh za rozumnou cenu, navíc ceny již dříve nabízených automobilů byly lehce upraveny tak, aby se sovětskou novinkou zbytečně nekolidovaly. Po osobním seznámení se „žigulíkem“ odkládali černé brýle i ti největší škarohlídi. Racionálně konstruované a solidně stavěné auto klasické koncepce s dostatkem prostoru pro cestující i zavazadla bylo pro východoevropské podmínky ideální a nezaletlo se ani silnic plných záplat a děr. Jen občas si poskočila tuhá zadní náprava a sovětské pneumatiky zhotovené z těžko definovatelné černé hmoty, které někteří smíškové přezdívali „lisovaná tma“, se rychle sjely, ale to našince nemohlo odradit.

Během první poloviny sedmdesátých let se vozy Žiguli staly skutečným fenoménem. Jejich poměrně masivní dovoz k nám – až 35 tisíc kusů ročně – způso-

bil na automobilovém trhu převrat. Škodovky s motorem vzadu se rázem ocitly v roli outsiderů a poprvé v historii zemí východního bloku u nás nabídka osobních automobilů převyšovala poptávku, tedy alespoň kvantitativně...

Na Západ – a od jara roku 1975 i k nám – se vozy z Togliatti vyvážely pod značkou Lada. Získaly si oblibu těch, kdo neměli peněz nazbyt a ke každodennímu životu potřebovali praktický a spolehlivý automobil. A nebylo jich málo, v roce 1979 prodeje automobilů Lada ve Velké Británii kulminovaly nad hranicí 22 tisíc vozů, ve Francii se jich v téže roce prodalo přes 16 tisíc, v Belgii 12 tisíc a v západním Německu 10 tisíc. Doslova hitem západoevropských trhů se na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let stala Lada Niva, kompaktní třídveřové kombi zcela civilního vzhledu se stálým pohonem čtyř kol, které bez potíží dokázalo ze silnice zamířit do terénu a zase zpět. Niva byla předobrazem vozů dnes tak rozšířené kategorie SUV, jen předběhla dobu o více než desetiletí. A mimochodem – vyrábí se dodnes.

V roce 1980 v Togliatti vyrobili rekordních 727 tisíc automobilů, v dalších letech se však museli potýkat s generační obměnou. V první fázi postupně modernizovali vnější vzhled i interiér automobilů klasické koncepce, souběžně však ve spolupráci se západoněmeckou firmou Porsche vyvíjeli zcela novou řadu vozů s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. Nový vůz jménem Samara se poprvé objevil na veřejnosti na podzim 1984 a jeho sériová výroba se rozběhla v roce následujícím. Byl určen především pro západní trhy, na nichž opticky modernizované modely klasické koncepce ztrácely pozice. Obměna se podařila, koncem osmdesátých let značka Lada dosahovala nových výrobních rekordů nad hranicí 730 tisíc automobilů ročně a v západoevropských zemích se znovu vyšvihla vzhůru: ve Velké Británii až na rekordních 30 tisíc vozů ročně, ve Francii nad 20 tisíc, v západním Německu na 11 tisíc.

Horší to bylo u nás. Ne, zájem o sovětské automobily neupadal, lidé byli lační i modernizovaných „žigulů“ hranatých tvarů, jejich dovoz se však ve srovnání s předchozím desetiletím hluboce propadl. Neuspokojených zájemců přibývalo a v rozhodujících chvílích neváhali se spacákem a termoskou nocovat pod širým nebem před Mototechnou v naději, že se jim podaří získat záznam slibující dodávku automobilu Lada v příštích měsících. V závěrečném období „reálného socialismu“, na podzim roku 1988, u nás jezdilo přes 360 tisíc automobilů z Togliatti, zároveň však Mototechna evidovala 120 tisíc zájemců o vozy Lada. Při

tehdejší úrovni dovozu by někteří z nich museli na svůj vůz čekat celé desetiletí. Jenže přišel listopad 1989, neživotný systém se zhroutil a všechny záznamy byly k ničemu. Zatímco u nás se počátkem devadesátých let zrodilo tržní prostředí – a nejen v oboru automobilů, značka Lada prožívala krizi spojenou s rozpadem Sovětského svazu a propadem exportu.

Ale tento příběh už přesahuje časovou hranici určenou pro tuto knihu. Následující stránky jsou věnovány automobilům Žiguli a Lada tří prvních generací z let 1970 až 1990. Příjemnou četbu vám přeje:

*Jan Tuček*





# Zázrak v Povolží



*Fiat 124 při zkouškách jízdních vlastností na mokré vozovce*

**B**ěhem jara a léta roku 1966 proběhla jednání mezi představiteli Sovětského svazu a italského koncernu Fiat o vybudování mamutí automobilky s výrobní kapacitou 660 tisíc osobních vozů ročně a o jejím uvedení do provozu. V srpnu 1970 začaly z výrobní linky Volžského

automobilového závodu v Togliatti vyjíždět první sedany VAZ-2101 jménem Žiguli, jejichž licenčním vzorem byl Fiat 124, nositel evropského titulu Vůz roku 1966. Úspěšná realizace nevídaného projektu byla v tehdejších podmínkách doslova zázrakem.

## Renault, nebo Fiat?

V roce 1964 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 v rozvoji sovětského hospodářství se stal automobilový průmysl, přesněji výroba moderních 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. Připomeňme, že v roce 1966 se celková výroba osobních automobilů v Sovětském svazu pohybovala těsně nad hranicí 230 tisíc vozů, převážně značek Moskvíč, Záporožec a Volga. Naproti tomu produkce nákladních vozů v témže roce převyšovala 407 tisíc kusů a autobusů se vyrobilo 37 tisíc.

Rozvoj automobilové výroby se objevil i mezi direktivami pro 8. pětiletý plán rozvoje národního hospodářství SSSR na roky 1966 až 1970, které vzešly z XXIII. sjezdu Komunistické strany Sovětského svazu (KSSS), jenž proběhl na přelomu března a dubna 1966. Bez posvěcení sjezdem strany a osobní angažovanosti jejího generálního tajemníka Brežněva by zmíněný projekt nemohl spatřit světlo světa.

Sovětská vláda si ovšem byli vědomi, že vlastními silami ohlašovanou revoluci v automobilovém průmyslu nezvládnou, k jejímu uskutečnění potřebovali technologie a metody ze Západu. Partnery vybírali obezřetně, významnou roli hrála ideologická hlediska. Německé, britské a americké automobilové koncerny nepřicházely v úvahu, z evropských vyhovovaly francouzský národní podnik Renault a italský koncern Fiat. Ten byl sice v soukromých rukou, ale významnou roli v něm hráli – tak jako na celém průmyslovém severu Itálie – levicoví odboráři a komunisté.

Renault přišel s nabídkou moderně řešeného automobilu s předním pohonem, jehož vývoj teprve probíhal. Francouzi přivezli do Moskvy tři objemné fascikly s dokumentací, výkresy, grafy a podrobné rozpis technologických postupů výroby jednotlivých částí budoucího vozu. Skutečný automobil však prozatím nepředvedli, ten debutoval až na podzim 1969 pod označením Renault 12. Veškeré materiály se staly

vítaným studijním materiálem pro odborníky moskevského automobilního výzkumného ústavu NAMI – ale to bylo vše.

Italové šli na věc velmi pragmaticky: v červnu 1966 dali Sovětům k dispozici tři zbrusu nové automobily Fiat 124 klasické koncepce. Mimochodem – do Moskvy tehdy fiaty putovaly letecky, na palubě velkého nákladního letounu Antonov An-22 Antěj, který se právě vracel z předvádění na aerosalonu v Le Bourget u Paříže.

Fiat se tak logicky stal partnerem Moskvy v automobilovém projektu století, Renault ovšem nepřišel zkrátka. Na podzim 1966 s ním Sověti uzavřeli smlouvy na modernizaci a významné rozšíření moskevské automobilky vyrábějící vozy Moskvíč a také na výstavbu nového karosářsko-montážního závodu v Iževsku a továrny na výrobu motorů v Ufě.

Připomeňme, že Fiat čile obchodoval a spolupracoval se zeměmi východního bloku už od padesátých let. V Jugoslávii, v srbském Kragujevac, se pod značkou Crvena Zastava vyráběly licenční fiaty, zejména malé „šestistovky“ s motorem vzadu, ale i vozy střední třídy typu 1300/1500 a užitková vozidla. V Polsku, ve varšavské továrně FSO, se chystal start licenční výroby sedanů střední třídy Polski Fiat 125 P a v bulharském Loveči montáž nového typu 124 s pojmenováním Pirin Fiat.

Místo vhodné k výstavbě mamutí automobilky Sověti vybrali na břehu Kujbyševské přehradní nádrže, u někdejšího Stavropolu, přejmenovaného v roce 1964 na Togliatti. Dlouholetý vůdce italské komunistické strany Palmiro Togliatti (1893–1964) tak záhy po smrti posloužil coby symbol nové éry sovětsko-italské družby. Významnou roli při výběru místa pro budoucí automobilku sehrála přítomnost společnosti „Gidrostroj“ (tedy Hydrostav), jež v regionu soustředila obrovské množství techniky i lidí, které předtím využila při výstavbě Kujbyševské vodní elektrárny. Tento mimořádný potenciál bylo možné v Togliatti uplatnit při stavbě obrovského továrního komplexu i stovek obytných budov pro jeho zaměstnance.

Generálním ředitelem budoucího Volžského automobilového závodu (VAZ) byl jmenován Viktor Nikolajevič Poljakov (1915–2004).

## Šibeniční termín

V lednu 1967 začaly na staveništi budoucí velkokapacitní automobilky zemní práce. Termín výstavby byl šibeniční a v podmínkách reálného socialismu nevídaný: první vozy měly opustit montážní linku už na jaře 1970, tedy tři a čtvrt roku po zahájení výstavby. Sověty požadovaný zázrak měl ideologický podtext: na duben 1970 se připravovaly velkolepé oslavy stého výročí narození vůdce bolševické revoluce z roku 1917, v Sovětském svazu zbožňovaného Vladimíra Iljiče Lenina (1870–1924).

Současně s budováním továrního komplexu VAZ italští a ruští odborníci intenzivně pracovali na vývoji automobilu, jenž se měl v Togliatti vyrábět. Jeho předlohou se stal Fiat 124, velmi racionálně řešený čtyřmetrový sedan s motorem vpředu a pohonem tuhé zadní nápravy. Ten se veřejnosti představil na jaře 1966 a koncem roku mu západoevropská novinářská porota udělila prestižní titul Vůz roku. V anketě přesvědčivě porazil svého největšího rivala – německý vůz BMW 1600, v původním provedení ale nebyl vhodný pro drsné východoevropské podmínky. Konstrukčních změn a úprav bylo nakonec na osm stovek a ještě se o nich zmíníme.

Na tomto místě připomeňme, že zmíněný automobil byl první, který v Sovětském svazu dostal typové označení podle nomenklatury zavedené oborovou normou z roku 1966. Označení VAZ-2101 obsahovalo zkratku výrobního závodu a číselný kód, jehož první dvojčíslí jej zařazovalo do objemové třídy 1200 až 1800 cm<sup>3</sup>, zatímco druhé prozrazovalo pořadové číslo v dané třídě. Byl tedy „jedničkou“ a v továrně mu dali podle nedalekého pohoří jméno Žiguli. Díky tomu tento vůz i jeho následovníci dodnes v tuzemském povědomí figurují coby „žigulíky“.

Zmínku si zaslouží i skutečnost, že v anketě vyhlášené v polovině října 1966 časopisem Svět motorů většina z 10 254 hlasujících čtenářů zvolila za svůj ideál vůz přesně odpovídající Fiatu 124, jenž byl v září 1966 poprvé vystaven na brněnském veletrhu. Anketa, jejíž výsledky vyhodnocené samočinným počítačem zveřejnil Svět motorů v únoru 1967, nesla název „Můj názor na příští československý automobil“. Vlastně ale v předstihu naznačila vztah tuzemských motoristů k budoucímu sovětskému vozu. Mimochodem, vylosovaný účastník ankety nedostal coby výhru automobil, musel se spokojit s malým motocyklem Jawa 50 Pionýr, zatímco druhého vylosovaného potěšil fotoaparát Flexaret.



*Střídmou palubní desku „stočtyřicetiváček“ převzal i VAZ-2101*



*Klasicky střížený Fiat 124 získal evropský titul Vůz roku 1966*

## Fiat se proměnil v Žiguli

Jednání o podobě budoucího výrobku automobilky VAZ nebyla jednoduchá. Italové původně navrhovali výrobu dvou typů, jež měly být odvozeny z vozů Fiat 124 a Fiat 125. Zatímco Fiat 124 se podle nich měl stát předlohou pro základní, masově vyráběný vůz, upravená „stopětdvacítká“ s rozvorem delším o 85 mm a prostornější karoserií měla posloužit jako luxusnější verze. Sověti trvali na tom, že se bude vyrábět jen jeden typ vozu, s jedním rozvorem náprav, přičemž luxusnější model se bude odlišovat výbavou a výkonnějším motorem podle vzoru italského vozu Fiat 124 Special. Kvůli unifikaci dílů sovětská strana prosadila i to, že základní verze budoucího vozu bude mít ploché zapuštěné kliky dveří, kterých se standardní italská „stočtyřiadvacítká“ dočkala až v září 1972, zatímco modely Special je měly už od podzimu 1968.

Většina konstrukčních změn a úprav vyplynula ze zkušeností získaných při náročných jízdních zkouškách na sovětských cestách a necestách, ale především na nově vybudovaném zkušebním polygonu výzkumného ústavu NAMI situovaném u Dmitrova, asi 100 km severně od Moskvy. Kromě silničního rychlostního okruhu dlouhého 14 km bylo na polygonu několik speciálních zkušebních drah, včetně hrbolaté, kameny zalitými do betonu pokryté bulžňákové trati. Jízda po ní se rovnala trhavé zkoušce celého vozu. Další dráha byla koncipována tak, že se na ní přední a zadní náprava vozu střídavě namáhala ve dvou rovinách.

Z již zmíněné trojice vozů Fiat 124 dopravených letecky do Moskvy v červnu 1966 se na polygon dostaly dva, zatímco třetí sloužil jako demonstrační vůz pro představitele ministerstev, úřadů a institucí, jež měly co mluvit do celého projektu. První ze dvou



testovacích vozů měl podle programu dohodnutého sovětskými a italskými odborníky najet co nejdříve 50 000 km, druhý měl absolvovat 10 000 km na bulžnickové dráze a 2000 km na již zmíněné trati s náklony ve dvou rovinách.

Zpočátku měl spolu s vozem č. 1 pro srovnání kroužit domácí Moskvíč 408 klasické koncepce a francouzský Peugeot 204 s předním pohonem. Hlavní konstruktér moskevské automobilky přitom požadoval, aby byla rychlost jízdy omezena do 110 km/h. Už po třech dnech zkušební jezdci protestovali, že je moskvíč zdržuje a při 110 km/h na vozech nic neodhalí. Po dohodě s vedením ústavu NAMI a s Itálií bylo rozhodnuto jezdit jen se „stočtyřiadvacítkou“, zato na plný plyn. V klesáních tak uháněli rychlostí přes 160 km/h a motor vytáčeli nad 7000 ot/min. Jezdilo se ve dvousměnném provozu, denně od šesti od rána do deseti do večera, přičemž průměrná rychlost se pohybovala nad hranicí 130 km/h. Po úspěšném absolvování 30 000 km vůz odvezli do Moskvy, kde jej v laboratořích NAMI částečně rozmontovali. Po kontrole a velké údržbě se s ním na polygon vrátili dojezdít nařízených 50 000 km. Cíle dosáhli 20. srpna 1966 a výsledky byly vcelku uspokojivé.

O poznání hůře dopadl vůz č. 2, v jehož karoserii se při jízdě po hrbolaté bulžnickové dráze rychlostí 30 km/h začaly objevovat trhliny. Ještě horší to bylo

na dráze s dvojitým náklonem, takže nakonec museli karoserii předčasně odeslat do Turína se žádostí o vyztužení. To se pak několikrát opakovalo s různými vozy, stejně jako problémy se zadními kotoučovými brzdami, kterým nevyhovovalo prašné prostředí, takže musely být nahrazeny bubnovými.

V letech 1966 až 1968 bylo z Turína do Moskvy, Dmitrova a Togliatti dodáno 35 automobilů Fiat 124, na nichž postupně přibývaly úpravy a změny, které společně navrhovali sověští a italsí konstruktéři a vývojáři. Od října 1966 v Togliatti pracoval útvar hlavního konstruktéra, který vedl Vladimír Sergejevič Solovjov (1919–1975). Ten kolem sebe soustředil tým odborníků, z nichž většina přišla z automobilky GAZ v Gorkém a UAZ v Uljanovsku, své první angažmá zde záhy získali i čerství absolventi několika technických vysokých škol. Několik nejzkušenějších konstruktérů odcestovalo do Turína, kde spolu s italskými kolegy usilovně pracovali na technické dokumentaci odesílané do Togliatti.

Nebyl to žádný zájezd za odměnu: pracovali denně dlouho do večera, aby dokázali zkontrolovat a případně opravit nebo doplnit výkresy a písemnosti, jimiž je Italové doslova zavalovali. Nic podobného dosud nezažili, byli pod neustálým tlakem a mnozí špatně snášeli dlouhodobé odloučení od rodiny. Jen výjimečně se stávalo, že se některý z nich směl na pár dní podívat domů, obvykle v souvislosti s nějakým pracovním úkolem. Jednou z takových příležitostí byla jízda patnácti upravených vozů Fiat 124 s italskými řidiči z Turína do Togliatti v lednu 1969.

A jak to bylo se změnami prováděnými na „stočtyřiadvacítkě“? Především bylo nutné vyztuzit samonosnou karoserii, jež dostala střechu ze silnějšího plechu, zesílené sloupky a robustnější úchyty zavěšení předních kol i zadní nápravy. Také podvozkové orgány byly dimenzovány na větší provozní zatížení, světlá výška podvozku byla zvětšena ze 140 na 170 mm. Hmotnost vozu tak vzrostla asi o 65 kg, jeho těžiště se ocitlo o 30 mm výš.

Poháněná tuhá zadní náprava vedená čtyřmi podélnými rameny, dvěma dlouhými suvnými a dvěma krátkými reakčními, stejně jako u modelu Fiat 124 Special, měla nově uspořádané odpružení a tlumení. Teleskopické tlumiče už nebyly uvnitř vinutých pružin, ale



*Fiat 124 Special z roku 1968  
se stal vzorem pro komfortní VAZ-2103*

byly šikmo vně pružin, což usnadňovalo montáž vozu i opravy, resp. výměny tlumičů. Původní kotoučové brzdy zůstaly jen vpředu, na zadní nápravě je nahradily brzdy bubnové, jež byly v bahnitěm a prašném prostředí spolehlivější. Rekonstruovaný vůz, pro který v Turíně užívali označení Fiat 124 R (zkratka slova „ruskij“), měl také zdokonalenou elektrickou soustavu s alternátorem místo dynamu.

Zvláštní zmínku si zaslouží motor. Fiat 124 poháněl kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem OHV o objemu 1197 cm<sup>3</sup> a výkonu 60 k (44 kW). Italové jej chtěli jen lehce přizpůsobit novému určení, Sověti však žádali zcela nový, modernější motor s rozvodem OHC, tedy s vačkovou hřídelí v hlavě válců. Propagátorem motoru OHC a bojovníkem za jeho použití byl ve smíšené rusko-italské komisi odborníků hlavní konstruktér moskevské automobilky MZMA (v roce 1968 přejmenované na AZLK), Ing. A. F. Andronov. Ten v té době připravoval do výroby modernizovaný Moskvíč 412 vybavený jedenapůllitrovým čtyřválcem OHC a dokázal přesvědčit sovětského ministra automobilového průmyslu A. M. Tarasova i jeho náměstka N. I. Strokina, že zbrusu nový automobil z Povolží nemůže mít obstarožní motor s rozvodem OHV.

Na žádost sovětské strany tedy Fiat urychleně vyvinul nový čtyřválec OHC s vrtáním 76 mm a zdvihem 66 mm (původní motor OHV typu 124 měl vrtání 73 mm a zdvih 71,5 mm), který z objemu 1198 cm<sup>3</sup> dával výkon 60 k (44 kW). Motor s litinovým blokem a hliníkovou hlavou dostal uzavřenou chladicí soustavu naplněnou nemrznoucí směsí pro teploty do minus 30 °C, jež se měnila v intervalu dvou let, nebo po ujetí 60 000 km. Nový čtyřválec byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou na středním tunelu, přičemž byla použita spojka většího průměru (200 místo 184 mm) s hydraulickým vypínáním místo původního mechanického.

Vnější a vnitřní vzhled vozu se ve srovnání se „stočtyřiadvacítkou“ téměř nijak nezměnil – až na již zmíněné ploché kliky dveří, velké svislé členy na předním i zadním nárazníku a nenápadný otvor uprostřed předního nárazníku, který v případě nouze umožňoval použít k nastartování motoru roztáčecí kliku. Ta byla součástí standardní výbavy. VAZ-2101 měl stejně jako jeho italský vzor vpředu

samostatná sedadla, tentokrát se seřiditelným sklo-nem opěradel a možností lůžkové úpravy, vzadu bylo třímístné nedělené sedadlo. Stupňovitá záď nabízela 0,38 m<sup>3</sup> prostoru pro zavazadla, přičemž za levým zadním podběhem bylo svisle uložené náhradní kolo a za pravým podběhem měla své místo palivová nádrž o objemu 39 l s nalévacím hrdlem pod čtvercovým odklápěcím krytem na pravém zadním blatníku.

## Pozvolný start

Původně stanovený termín náběhu výroby ke stému výročí narození sovětské ikony V. I. Lenina se podařilo formálně splnit jen díky tomu, že 19. dubna 1970, tři dny před slavným výročím, bylo na ještě nefunkční lince ručně smontováno šest vozů VAZ-2101. Přiznejme ale, že ideologicky podbarvený šibeniční termín výstavby a uvedení do provozu první výrobní linky by tehdy nejspíš nedokázal splnit ani žádný ze západních automobilových koncernů. To, co se podařilo v Togliatti – byť s malým zpožděním proti plánu – nemělo v zemích komunistického bloku obdoby a s trochou nadsázky můžeme prohlásit, že spolu s kosmickým programem se jednalo o největší chloubu tehdejšího Sovětského svazu.

V rozestavěné továrně se výroba na první montážní lince začala pozvolna rozbíhat v srpnu 1970, tři a půl roku po zahájení zemních prací na staveništi. Náběh výroby provázely menší i větší těžkosti, některé i úsměvné. Automobily vyrobené v roce 1970 nesly na masce specifický znak, v jehož dolní části, pod stylizovaným člunem s plachtou, byl nápis Togliatti v azbuce. První tři desítky znaků vyráběli v Turíně podle výkresů dodaných ze Sovětského svazu a neznalost azbuky způsobila, že místo písmene azbuky pro „ja“, které připomíná naše zrcadlově obrácené R, se na znaku objevilo v latince běžné R. Ani jeden z těchto znaků nebyl namontován na automobil, všechny si je coby suvenýry rozebrali pracovníci automobilky. Oficiálně bylo zahájení sériové výroby v Togliatti oznámeno 9. září 1970.



*Pohled z okénka „žigulíka“ na ještě nedokončený výrobní komplex*



*V roce 1970 pokračovala výstavba a zároveň se rozbíhala výroba aut*



*Výrobní linka automobilky VAZ postavená podle západního vzoru*

Od léta 1970 dodával světlometry pro vozy VAZ národní podnik Autopal Nový Jičín. Vyráběl je v italské licenci, byl jejich jediným zahraničním dodavatelem a po prvních dvou stovkách kusů ověřovací série putovalo v roce 1970 do Togliatti 36 tisíc novojičínských světlometů. Byly jimi vybaveny čtyři pětiny všech „žigulíků“ prvního výrobního ročníku.

Do konce roku 1970 totiž továrnu opustilo celkem 21 530 automobilů VAZ-2101, z nichž malý počet se dostal i za hranice Sovětského svazu. Byly jako vzorky vyvezeny do Belgie, Nizozemska a Finska, jeden z nich byl v lednu 1971 vystaven na autosalonu v Bruselu. Na světovou premiéru si vypůjčil pojmenování Slavia, později se na export – zejména do západoevropských zemí – začalo používat jméno Lada. To vzešlo z veřejné soutěže, z více než 1800 rozmanitých návrhů. Za všechny jmenujme např. pojmenování Ataman, Aurora, Fialka, Iskra, Kaťuša, Madonna, Sokol, Vesna... Jak vidno, Lada byla rozumná a šťastná volba.

Do Československa byly první exempláře automobilů VAZ-2101 Žiguli dovezeny v únoru 1971, byly to vzorky určené k homologačním zkouškám. Posloužily

také k novinářským testům, jež vyšly zejména v týdeníku Svět motorů a v měsíčníku Automobil. Ve stejné době se už rozbíhal export vozů z Togliatti, první cílovou zemí byla Jugoslávie, poté následovalo Maďarsko, Bulharsko a Československo.

Dokument o převzetí první ze tří výrobních linek Volžského automobilového závodu (VAZ) podepsala příslušná vládní komise 24. března 1971. Datum nebylo zvoleno náhodně – akt byl prezentován jako dar pracujících automobilky XXIV. sjezdu Komunistické strany Sovětského svazu, který začínal o šest dní později v Moskvě.

Od léta 1971 běžela první výrobní linka na plnou kapacitu 220 tisíc vozů ročně, celkem ji do konce roku 1971 opustilo více než 172 tisíc automobilů, z nichž polovina měla světlometry československé výroby. U nás se sedany VAZ-2101 Žiguli začaly prodávat v červenci 1971 a rázem se staly módním a nedostatkovým zbožím. Do konce roku jich Mototechna individuálním motoristům nabídla jen málo přes sedm tisíc a doslova se po nich zaprášilo. Škodovky s motorem vzadu ve srovnání s nimi působily zastarale a jejich odbyt začal váznout. K tomu se ale ještě vrátíme v jedné z dalších kapitol.



*VAZ-2101, vlevo za zábradlím, při premiéře v Bruselu v lednu 1971*



*VAZ-2101 Žiguli alias Lada 1200 na reklamním snímku Avtoexportu*