

*Unikátní kolekce automobilů socialistické éry*

Čtrnáctideník  
ISBN 978-83-248-1853-2  
Cena 199 Kč • € 7,99

# Kultovní AUTA ČSSR

číslo 2

Lada 1500



ISBN 978-83-248-1855-6



10



788324 818556

# Lada 1500

DeAGOSTINI

# Kultovní AUTA ČSSR

## LADA 1500

Slovanská bohyně . . . . . 3

## MINULÉ ČASY

Kosmické závody . . . . . 7

## PŘEHLED TISKU

Futuristické vize . . . . . 10

Již za dva týdny  
další číslo  
s modelem auta!

**WARTBURG 353  
TOURIST,  
1981**



© 2010 De Agostini Polska sp. z o.o.  
Vydavatel: De Agostini Polska Sp. z o.o.  
Generální ředitel: Wojciech Horbatowski  
Hlavní redaktor: Joanna Dowgiałło-Tyska  
Redakce: Iveta Mikešová, Agnieszka Papis, Ryszard Popiolek,  
Jarosław Stawieć, Petra Zavřelová  
Překlad: Petra Zavřelová  
Jazyková korektura: Iveta Mikešová  
Odborná korektura: Filip Grüner  
Asistent redakce: Luiza Balejko  
Fotografie a ilustrace: Romuald Broniarek/FORUM:  
3 (d); Michał Leśniewski: 3 (h), 4 (l), 5 (d), 6 (l, d),  
7 (hp), 10 (d), 13-14; AvtoVAZ: 4 (h), 5 (p), 6 (h);  
Corbis: 7 (dl), 8 (hl), 9; Ingram Publishing/Theta: 7 (c);  
NASA: 8 (d); Jarosław Wróbel: obálka, 11-12.

Zastoupení vydavatele v ČR:  
Tappa s.r.o.  
e-mail: tappa@tappa.cz

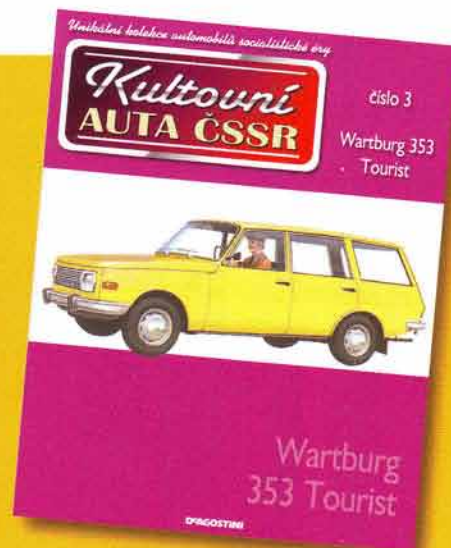
PŘEDPLATNÉ, OBJEDNÁVKY  
STARŠÍCH ČÍSEL:  
Tappa s.r.o., P.O. Box 192,  
266 01, Beroun,  
telefon: 311 625 402,  
e-mail: objednavky@tappa.cz

Grafická úprava: Totem  
Tisk: KF Partner Grzegorz Kosior  
ISBN 978-83-248-1853-2 (série)  
ISBN 978-83-248-1855-6 (č. 2)

Kopírování a využívání celku nebo jakékoli části kompletu bez souhlasu  
vydavatele je zakázáno. Všechna práva vyhrazena.

Vydavatel si vyhrazuje právo změnit v průběhu edice technické údaje  
a dále pořadí, obsah a počet součástí kolekce. Výrobek není určen dětem  
mladším 14 let.

Děkujeme panu Michałowi Leśniewskému a serveru  
www.graty.art.pl za poskytnutí fotografií do časopisu.





# SLOVANSKÁ

LADA 1500

# bohyně

**V 60. letech pociťovali lidé v Sovětském svazu, jak jim chybí moderní automobil střední třídy, který by vyhovoval jak prominentům režimu, tak obyčejným lidem. Reakcí na tuto potřebu měl být právě vůz Lada.**



**M**otorismus v zemích východního bloku měl dosti omezené možnosti rozvoje. V průmyslu byly daleko důležitější oblasti než výroba aut. Důraz byl kladen na produkci tanků, letadel a zbraní. Navíc si dominantní pozici ve výrobě automobilů ponechal Sovětský svaz a ostatním zemím „přenechal“ jiné, méně prestižní oblasti. V Československu jsme např. mohli vyrábět jednostopá vozidla, v Polsku se zase měli soustředit na výrobu tanků. Všechny pokusy o vývoj nových automobilů v jiných zemích byly v Sovětském svazu brány s rezervou nebo byly dokonce blokovány. Podle mezinárodních úmluv východního bloku to byl Sovětský svaz, kdo měl dodávat do socialistických zemí moderní auta. Neboť jediná ideologicky přijatelná technická myšlenka musela přece pocházet od „velkého

přítele bratrských národů“. Nabídka mocného souseda však nebyla příliš široká. Auta nižší třídy se vyráběla na Ukrajině a prodávala se především v Sovětském svazu – byl to Záporožec. Teoreticky měl vůz uspokojit potřeby průměrného „Ivana“. Vyšší třídou mezi sovětskými auty byl Moskvíč a roli limuzíny hrála Volha. Navzdory tomu, že továrny pracovaly na nejvyšší možné obrátce, nestíhaly vyrobit dostatečné množství aut. Málokterý ze zmíněných vozů (snad s výjimkou

Lada 1500 (VAZ 2103) se měla stát autem, které dobude Evropu. A do značné míry se jí to podařilo.



Zásilka vozů Lada ze Sovětského svazu, rok 1975.

## LADA V ČESKOSLOVENSKU

V naší zemi patřila Lada – v SSSR nazývaná VAZ a u nás zpočátku Žiguli – lidově „žigul“, „žigulík“ – mezi vozy vysoce ceněné a poměrně nedostupné. S vozidly Lada se u nás objevila první hromadně dovážená automobilová technika s vysokou užitnou hodnotou za přijatelnou cenu. Ve srovnání s lehčími automobilkami východního bloku vynikala vozidla Lada vyrovnanou kvalitou, na které měli zpočátku zásluhu italské kontroly. Brzy se stala velmi oblíbeným vozem, který má širokou základnu fanoušků i nyní ([www.ladaklub.com](http://www.ladaklub.com), [ladafanklub.webpark.cz/index2.htm](http://ladafanklub.webpark.cz/index2.htm), [www.tuning.cz/ladaauto/uvod.html](http://www.tuning.cz/ladaauto/uvod.html)).





Lada naplnila očekávání. Stala se univerzálním vozem pro průměrného občana. VAZ 2107 (na snímku) je posledním vtělením Lady v licenci Fiata 124. Tento model se vyrábí dodneska.



Logem Lady je starodávný člun s plachtou, připomínající vikinská plavidla. Podnik VAZ byl postaven u řeky Volhy, kam doplouvaly válečné výpravy ze severu.

hlučného Záporožce) byl v prodeji v dostačujícím množství. Nakonec si sovětská vláda uvědomila, že na motoristickém trhu chybí moderní auto pro střední třídu, které by uspokojilo potřebu pracovníků státních podniků, institucí i soukromých zákazníků.

#### Zrození nového auta

Kremelští úředníci si byli vědomi toho, že nový vůz nemá šanci být vyroben v již stávajících automobilkách, které byly zcela vytíženy. Rozhodli se vybudovat novou továrnu. Podmínkou zahájení investice měla být záruka, že nový sovětský vůz dobude západoevropský trh. Taková výzva nedávala sovětským inženýrům spát. Problém spočíval v tom, že v dějinách sovětského motorismu se zatím nemohli pochlubit mnoha vozidly, která by byla originální. Většina aut vyráběných v SSSR se totiž inspirovala vozy evropskými nebo americkými. Výzva to byla o to větší, že záměrem nebylo jen vyrobit nové moderní auto, ale mít s ním úspěch v západních zemích, mimo východní blok (o ten si starosti nikdo nedělal, neboť se spokojil s čímkoli, co mělo motor a samo jezdilo). Bylo

rozhodnuto, že základem nového projektu musí být licence renomovaného západního výrobce, kterou sovětské inženýry rozvinou. Téměř bez váhání byla zvolena italská firma Fiat, která již se socialistickými zeměmi spolupracovala (např. s Polskem). Dohoda byla uzavřena v roce 1966.

#### Fiat v sovětském obleku

Nebylo snadné se rozhodnout, který automobil z bohaté nabídky Italů vybrat. O rok dříve již varšavská automobilka FSO podepsala dohodu o výrobě Fiata 125p. Poláci však modernizovali jen karoserii a podvozek a motor převzali ze staršího modelu Fiat 1300/1500. Sovětský svaz si



## Technické údaje

Motor: čtyřdobý, čtyřválcový, objem 1452 cm<sup>3</sup>

Max. rychlost: 152 km/h, zrychlení: 19 s do rychlosti 100 km/h

Spotřeba: 7,8 litrů na 100 km při rychlosti 90 km/h

Výkon: 55,2 kW při 5600 ot./min

Rozměry: délka – 4116 mm, šířka – 1611 mm, výška – 1446 mm, rozvor – 2424 mm

Hmotnost: pohotovostní – 1030 kg, celková – 1430 kg





## LADA A JAMES BOND

Ve filmu *Dech života* (*The Living Daylights*, 1987) James Bond v jedné ze scén vjíždí na zamrzlé jezero a snaží se uniknout Sovětům, kteří ho pronásledují vozem VAZ 2103, tedy Ladou 1500. V dalším záběru, tentokrát zezadu, je to již vůz 2106. Když se auto začne potápět, vidíme opět typ 2103. Taková chyba, taková strašná chyba!

z prestižních důvodů nemohl dovolit výrobu stejného typu vozu. Jejich auto muselo být technicky dokonalejší. Výběr proto padl na Fiat 124.

15. srpna 1966, tedy tři měsíce od začátku jednání s italskou stranou, byla podepsána licenční smlouva. Dohoda byla natolik výhodná pro SSSR, že sověští konstruktéři mohli dokonce zasahovat do projektu Fiata. Italští inženýři museli zmodernizovat motor Fiata 124 tak, aby byl odolnější. Pozemky pro stavbu

obrovského podniku byly vybrány nedaleko města Toljatti (Togliatti) na břehu řeky Volhy.

Byl to VAZ (Volžský automobilový závod). Měl stanovit nové standardy rychlosti výroby aut v rámci východního bloku. V roce 1967 byla zahájena výstavba výrobních hal. Sověští inženýři došli k závěru,

že auto, které vzniklo ve Středomoří, bude nutné přizpůsobit ruským klimatickým a silničním podmínkám. Proto zpevnili karoserii,

*SSSR si z prestižních důvodů nemohl dovolit výrobu malého fiata. Vůz „velkého bratra“ všech socialistických zemí musel být větší a moderní.*



Fotografie z reklamních materiálů prezentovaných na Západě. Auto je v nich představeno jako komfortní, schopné splnit očekávání těch nejnáročnějších řidičů.



Dobře zachovalé Lady 1500 můžeme na našich silnicích vidět i dnes.



## ÚSPĚCHY EXPORTU

Lada 1500 slavila velké úspěchy v exportu. Auta s bohatou výbavou a v pestrých barvách byla vyvážena do kapitalistických zemí. Vhodná cena, nadstandardní výbava (například sada 3bodových bezpečnostních pásů pro každého cestujícího) našly Lade mnoho věrných uživatelů. Dodnes ve Velké Británii existují autokluby majitelů vozů Lada. Není to náhoda – právě na ostrovech investoval sovětský koncern do reklamy vozů Lada na ty časy obrovskou sumu – 1,5 milionu liber.

Jeden z mnoha reklamních plakátů propagujících Ladu na Západě.



Modelu 2103 se na bocích objevily kovové lišty.

zvětšili rozchod podvozku a celkově ho zmodernizovali, aby byl odolnější při jízdě po nekvalitních silnicích i mimo silnice. 19. dubna 1970 bylo na hlavním prostranství Volžského závodu za přítomnosti stranických představitelů a pozvaných hostů představeno prvních šest prototypů auta. Vůz byl nazván Lada podle slovanské bohyně, někdy ztotožňované s Vesnou, která – jak její jméno napovídá – byla bohyní ladnosti, souladu, harmonie, krásy a lásky. Auto bylo označeno VAZ 2101 a bylo také nazýváno Žiguli (pod takovým názvem bylo zpočátku prezentováno i u nás). Ve stejném měsíci závod zahájil sériovou výrobu.

### Lada – vůz téměř sportovní

Ve stejné době, kdy se na sovětských silnicích objevily první lada, začali inženýři v Toljatti (do r. 1964 Stavropoľ) zlepšovat a modernizovat projekt vozu. V roce 1974 představili nový model 2103. Omládlý žiguli měl vpředu dvojité světlomety, velká světla vzadu a lišty po bocích karoserie. Na přístrojové desce se objevila celá řada nových spínačů a indikátorů, které vypovídaly o vyšší třídě a sportovním charakteru auta. Nejdůležitější však byla změna jednotky pohonu. Pod kapotou modelu 2103 byl instalován silnější motor o objemu 1500 cm<sup>3</sup> (v předchozím modelu to bylo jen 1200). Zrychlení na 100 km/h se proto ve srovnání s modelem 2102, který dosahoval hodnoty

25 sekund, snížilo na pouhých 19 sekund. Po výměně motoru na výkonnější došli konstruktéři k závěru, že bude nutné adaptovat také brzdovou soustavu. Používali k tomu četná zajímavá, ale dosti zastaralá technická řešení. Zatímco jedna skupina inženýrů pracovala na modernizaci auta, další ve zběsilem tempu rozšiřovali stávající automobilku. V roce 1973 byl Volžský automobilový závod vyznamenán jedním z nejdůležitějších vyznamenání – Řádem Rudé hvězdy. V tomtéž roce vznikla první síť autoservisů. To vše svědčilo o neobyčejně rychlém technologickém pokroku. Rychlost výroby nových vozů byla také neobyčejná – každých 22 sekund sjížděla z výrobních pásů nová lada.

### Auto stále ve výrobě?

Rusové sice svá auta modernizovali, ale po mnoho let byla založena na konstrukci vozu Fiat 124. Poslední generací klasické Lady byl model 2107 z 80. let, známý také jako Lada Nova, který byl postupně vytlačován autem s novou konstrukcí nazvaným Samara. Mnozí milovníci a znalci aut tvrdí, že italsko-sovětská konstrukce je nenahraditelná. Další menší podniky v SSSR také vyráběly klasické vozy Lada s pohonem na zadní kola. Říká se dokonce, že kdesi v dalekém Rusku se dodnes vyrábějí modely 2101 a 2103. Jejich cena údajně činí 2500 USD. K nám se však tyto vozy zatím nedostaly.



Velká zadní světla a dvojité přední světlomety – to jsou charakteristické prvky Lady 1500.





# KOSMICKÉ ZÁVODY

MINULÉ ČASY



**Italsko-sovětská konstrukce Lady se mohla stát jedním ze symbolů nové doby, nejen v oblasti motorismu, ale také v mezinárodní politice. 70. léta přinesla v této oblasti důležité změny.**

Jen skutečnost, že Sověti koupili licenci od Italů, měla zásadní důsledky. I když motorismus v SSSR zůstal za západními zeměmi pozadu, schopní inženýři se přece mohli pokusit vytvořit vlastní novou konstrukci. Fakt, že se o to nesnažili a obrátili se o pomoc k ideologicky nepřátelskému táboru, svědčilo bezpochyby o tom, že se časy mění. Až do té doby byla totiž pro vzájemné vztahy Východu a Západu ve všech společenských i hospodářských oblastech charakteristická ne spolupráce, ale nesmiřitelná rivalita.

## Východ kontra Západ

V některých oblastech však Východ za Západem nezaostával. Soupeření v oblasti zbrojních technologií bylo velmi vyrovnané a Sovětský svaz se soustředil právě na ně, takže se nebyl schopen vyrovnat svým protivníkům v jiných oblastech, mimo jiné právě v motorismu. K nejefektivnějšímu soupeření došlo bezpochyby v tzv. kosmických závodech se Spojenými státy americkými. Teoreticky šlo o dobytí vesmírného prostoru a prven-

Vesmír se stal po 2. světové válce prostorem, v němž se odehrával technologický a propagandistický závod velmocí. Prvořadým cílem bylo poslat člověka na Měsíc.



## PSÍ HRDINKA

Fenka Lajka, která byla v roce 1957 vypuštěna na oběžnou dráhu Země v umělé družici Sputnik 2 se stala jedním ze symbolů dobývání vesmíru. V Sovětském svazu se Lajka stala národní hrdinkou, na její počest byly skládány básně a písně. Sovětská propaganda oznámila, že Lajka posla několik dnů po startu. Ve skutečnosti fenka uhynula v důsledku stresu a vysoké teploty hned poté, co Sputnik 2 dosáhl vesmírného prostoru.

Lajka na palubě družice Sputnik 2.



4. října 1957

Na zemskou oběžnou dráhu je vyslán Sputnik 1 – první umělá družice Země.

3. listopadu 1957

Fenka Lajka se vydává dobýt vesmír na palubě družice Sputnik 2.

18. prosince 1958

První telekomunikační družice (SCORE) vysílá do celého světa novoroční přání prezidenta USA Dwighta D. Eisenhowera.

12. dubna 1961

Sovětský kosmonaut Jurij Gagarin je prvním člověkem, který obletěl Zemi po její oběžné dráze.

15. srpna 1966

Podpísání licenční smlouvy mezi SSSR a italskou automobilkou Fiat na výrobu vozu Fiat 124.



Jurij Gagarin v autobusu, který ho vede ke kosmické lodi Vostok 1. Na její palubě tento kosmonaut jako první člověk na světě obletěl po oběžné dráze naši planetu.

ství v jeho průzkumu. Nikdo si však nedělal iluze, co bylo hlavním důvodem jejich soupeření. Cesty do vesmíru měly také strategický účel – umělé družice a vesmírné lodi mohly potenciálně hrát vojenskou či špionážní roli.

## Kosmický souboj

Za datum počátku kosmických závodů je považován 4. říjen 1957. Když Sovětský svaz oznámil, že do kosmu vyslal první umělou družici Sputnik 1, celý svět oněměl úžasem. Spojené státy pochopily, že se od této chvíle nebudou cítit bezpečně, neboť vzdálenost mezi Evropou a Amerikou je brzy může přestat chránit před možným útokem. Vyslání Sputnika na oběžnou dráhu bylo propagandistickým triumfem SSSR. Americká vláda odpověděla vytvořením národního kosmického úřadu NASA. Bylo rovněž rozhodnuto o rekordní investici jedné miliardy dolarů na reformu vzdělání a osvěty. Američané chtěli takto připravit a vzdělat vědce, kteří by se mohli v oblasti kosmického výzkumu vyrovnat sovětským specialistům. V téže době se největší mozky USA snažily vyvinout americkou umělou družici. Na výsledek se však muselo čekat několik měsíců. Explorer 1 byl po několika nepodařených pokusech nakonec vypuštěn do vesmíru z mysu Canaveral 1. února 1958. Sovětský svaz však mezitím posunul laťku ještě výš. Další umělá družice Sputnik 2 byla vypuštěna do vesmíru spolu s první živou bytostí na palubě

*Když Sovětský svaz vyslal do kosmu první umělou družici, celý svět oněměl úžasem.*

– s fenkou Lajkou. Odehrálo se to 3. listopadu 1957, necelý měsíc po úspěchu Sputiku 1. Lajka však experiment nepřežila.

## Amerika vrací úder

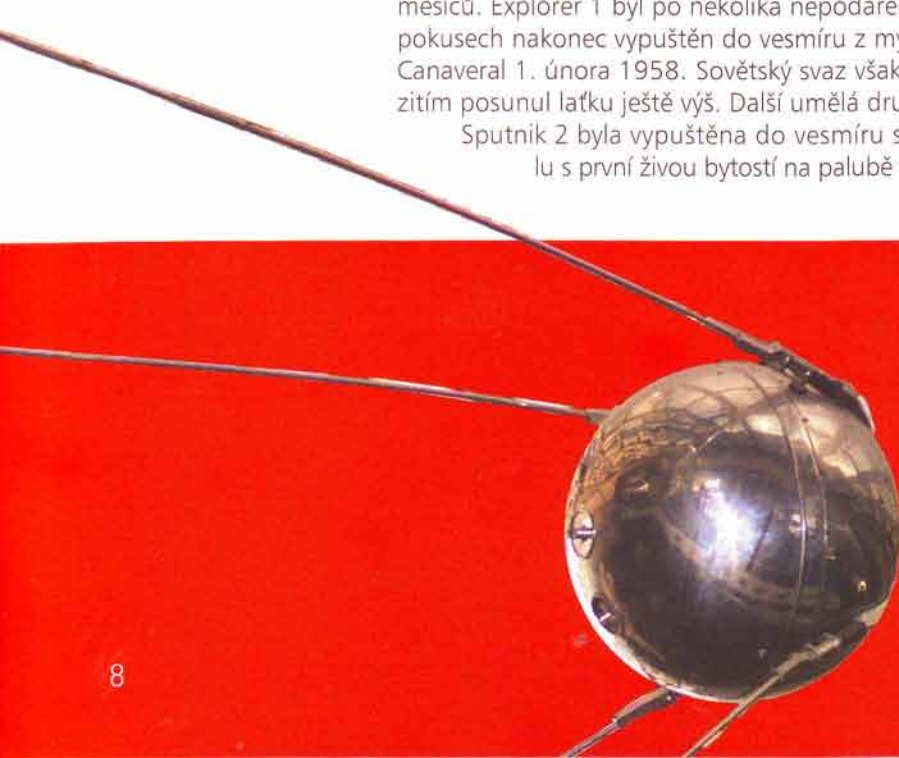
Američané začali Sověty dohánět. Důležitou událostí bylo vyslání do kosmu družice SCORE 18. prosince 1958. Byla to první telekomunikační družice. Jejich schopností využil prezident Dwight Eisenhower, který v rámci prezentace nejnovější technologie poslal

novoroční přání celému světu. Odehrál se tak vůbec první oficiální satelitní přenos v dějinách lidstva. 6. září 1959 pak družice Explorer 6 poprvé pořídila snímek Země.

Tím se výrazně rozvinuly špionážní možnosti umělých družic. Sovětský svaz odpověděl vysláním sondy na Měsíc.

## Člověk ve vesmíru

Obě strany se nevyhnutelně blížily k vyslání prvního člověka do kosmu. V roce 1960 Sovětský svaz natolik zdokonalil své vesmírné technologie, že další psi, kteří byli vysíláni do kosmu, se na Zemi vraceli živí a zdraví. Konečně 12. dubna 1961 se uskutečnil první vesmírný let s posádkou. Kosmická loď Vostok 1 vynesla do vesmíru mladého sovětského kosmonauta Jurije Gagarina. Tato událost se navždy a nesmazatelně zapsala do dějin dobývání vesmíru. Sovětský svaz triumfoval. Když Američané o měsíc později docílili téhož, tato událost již tak velký ohlas



## SPUTNIK 1

Dnes jen stěží uvěříme, že nevelký objekt vážící kolem 80 kg, velký asi jako volejbalový míč, otřásl miliony lidí na celém světě, zvláště ve Spojených státech amerických. Američané, přesvědčení o své moci a vedoucí pozici v oblasti moderních technologií, s nelibostí vzali na vědomí skutečnost, že to byl právě Sovětský svaz, kdo 4. října 1957 vyslal na oběžnou dráhu Země první umělou družici.

Fotografie modelu družice Sputnik v měřítku 1:1.



20. července 1969

Americký astronaut Neil Armstrong je prvním člověkem, který stanul na Měsíci.

19. dubna 1970

Za přítomnosti stranických funkcionářů přijíždí na hlavní prostranství před závody VAZ prvních šest kusů automobilu Lada 2101.

1972

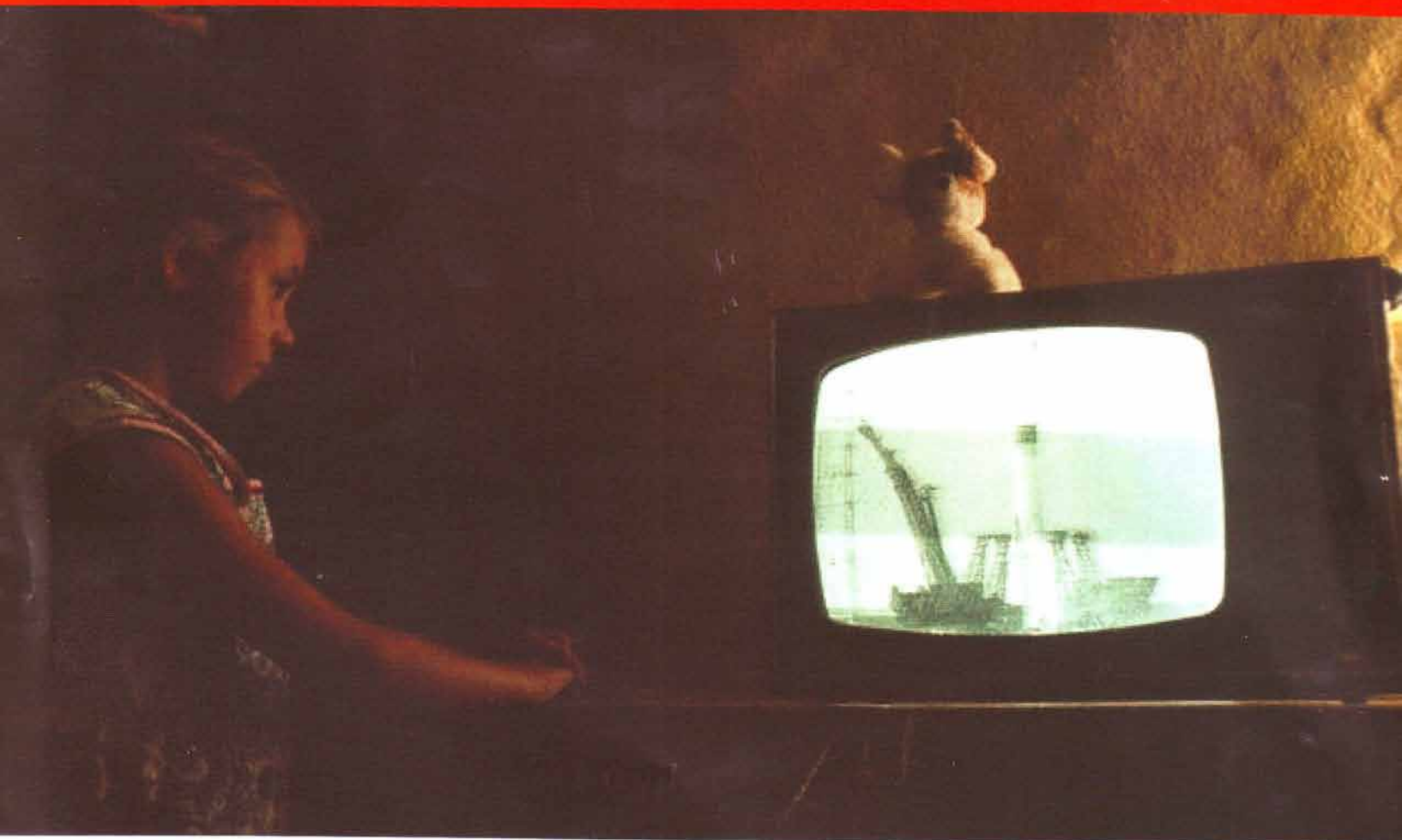
Prezentace nového modelu vozu Lada označeného číslem 2103.

15. července 1975

Americká vesmírná loď Apollo a sovětská loď Sojuz v rámci prvního společného projektu USA a SSSR spolupracují. Konec kosmických závodů.

2010

Lada 2107, která je nástupkyní modelů 2101 a 2103, se v automobilce VAZ pravděpodobně stále vyrábí.



neměla. V následujících letech v kosmickém závodění vedl Sovětský svaz – vyslal do kosmu první ženu Valentinu Těreškovovou, v roce 1965 sovětsští kosmonauti jako první vstoupili do kosmického prostoru, o rok později vůbec poprvé přistála meziplanetární sonda ze Země na jiné planetě – sonda Veněra 3 přistála na Venuši. Zdálo se, že Sověti si prvenství nenechají vzít. Američané však dosáhli toho, na co čekal celý svět. 20. července 1969 astronaut Neil Armstrong stanul na Měsíci a padl nezapomenutelný výrok: „Toto je malý krůček pro člověka, ale obrovský skok pro lidstvo“. Přistání na jediném přírodním satelitu Země bylo tak výjimečnou událostí, že po něm byly

*12. dubna 1961 byl do kosmu vyslán první člověk na světě – sovětský kosmonaut Jurij Gagarin.*

kosmické závody ukončeny. Konkurojící mocnosti si uvědomily, že propagandistické cíle musí konečně ustoupit a že obrovské finanční náklady by měly sloužit skutečnému průzkumu kosmu, který

mnohdy vyžaduje spolupráci a ne soupeření. V době, kdy na parkovištích v Sovětském svazu i jiných evropských zemích stály vozy Lada z Volžského závodu,

byl naplánován první kosmický let se smíšenou posádkou tvořenou astronauty USA a SSSR. V červenci 1975 došlo k misi Sojuz-Apollo. Dvě kosmické lodi doposud nepřátelských velmocí se na oběžné dráze spojily. Členové posádek si předali dárky a společně poobědvali.

Kyjev, rok 1975. Holčička sleduje televizní přenos ze startu kosmické lodi Sojuz 19. Během této historické mise došlo k jejímu propojení s kosmickou lodí Apollo 18.



# Futuristické VIZE



Úspěchy SSSR v kosmických závodech šly ruku v ruce s optimistickým nazíráním budoucnosti sovětského motorismu a hospodářství.

## První sputnik „otcem“ NASA

Vypuštění Sputniku 1 bylo dramatickým technickým úspěchem s ohromným světovým ohlasem. Ozřejmilo, že sovětské možnosti v raketové technice jsou mnohem větší, než se obecně myslelo. To v širším měřítku ukázalo, že celkové možnosti Rusů na poli vědy a techniky nelze podceňovat a ukončilo to spory o tom, zda školství SSSR produkuje více vědců a techniků než americké či nikoliv. (...) Prestiž, kterou získal Sovětský svaz vypuštěním družice, změnila rázem světové názory. Naopak prestiž Spojených států, považovaných do té doby za světovou špičku v technice, utrpěla tím, že první ve vesmíru byl SSSR.

*Letectví a kosmonautika, 1967, č. 20, s. 668-769*

V letech 1966–1970 vznikne v Sovětském svazu 63 tisíc kilometrů nových silnic, což je délka, která by stačila 1,5krát ovinout zeměkouli podél rovníku.

*polský časopis Motor, listopad 1967*

## Trocha humoru

*Jak nazvete ladu, která vás předjela?*

*Fata morgana.*

*Jak to udělat, aby lada vypadala lépe?*

*Postavte ji na parkoviště plné trabantů.*

[www.asom.estranky.cz](http://www.asom.estranky.cz)

LADAfandové jezdí vozy LADA.

Už to samo vysvětluje vše. Vozy Lada mají nízké pořizovací ceny, nízké náklady na opravy a LADAfandové si je považují hlavně pro nejlepší poměr výkonu k ceně. Mezi LADAfandy neexistují pojmy jako sociální rozdíl, chudý, bohatý. Všichni jsou na tom přibližně stejně a to je spojuje. Neznamená to, že jsou všichni stejní, ale jestli má někdo více nebo méně v peněžence, není při setkání s LADAfandou prostě znát.

[www.ladaklub.com/www/lada.php](http://www.ladaklub.com/www/lada.php)

## Svět v údivu

Překvapení stíhá překvapení a většina lidstva se těší z ohromných úspěchů sovětské vědy a techniky. Hůře je to však se západními novináři, generály, obchodníky i politiky. Ještě si neoddechli ze zprávy, že Sovětský svaz má mezikontinentální balistickou střelu, když dostali novou ránu: Sovětský svaz vypustil prvou družici země. Ale ohňostroj překvapení, jež připravila sovětská věda na počest 40. výročí VŘSR, fungoval dál spolehlivě. V předvečer velkého svátku všech pracujících, 3. listopadu 1957, zazářila na nebi další sovětská umělá družice, nesoucí tentokrát živého tvora ve výškách, o kterých se dosud mluvilo jen v utopistických románech. Teď i největším pochybovačům o prioritě sovětské raketové vědy spadla brada a připravila západním propagandistům a státníkům horké chvíle.

*Křídla vlasti č. 24 / 1957, str. 738*



Lady byly vždycky spolehlivé, zkrátka nezmaří. A co nadělaly práce. A taky takhle automobilka byla jediná ve východním bloku, která vyráběla i terénní vozy, a to dobré terénní vozy. Lada Niva hravě zdolá i náročný terén. Jsem rád, že existují stránky věnované téhle automobilce. My nyní máme Škodu Octavia I. Je to taky krásný a spolehlivý vůz, ale takový tahoun jako byla šestnáctistovka Lada to není.

[www.lada.cz/ohlasy.asp](http://www.lada.cz/ohlasy.asp)



# LADA 1500

Pod názvem Lada (u nás zpočátku jako Žiguli) byly známé automobily v Sovětském svazu nazývané VAZ určené pro export. Od roku 2004 koncern Auto VAZ prodává své vozy rovněž pod značkou Lada.

Klasická Lada vyráběná v licenci firmy Fiat patří mezi nejproduktivnější značky na světě.

## Logo

Uprostřed přední masky bylo umístěno logo se starodávným člunem s plachtou ve tvaru písmene B, tedy v azbuce V.



## Světlomety

Jednou z modernizací Sovětů byla dvojitá přední světla. Stejné řešení bylo později využito i u vozu Fiat 125p.

## Přední kola

Auto na 13palcových kolech dosáhlo rychlosti 100 km/h za 19 sekund.

Mot  
Ne  
v ko  
jeht  
par  
Lada  
větš  
dov



# LADA 1500

## 1974

### Motor

Nejpodstatnější změny nastaly v konstrukčním řešení motoru, jehož výsledkem bylo zvýšení parametrů výkonu. Motor typu Lada 1500 má proti typu 1200 větší zdvih, který umožňuje dokonalejší prohoření paliva.

### Barva

Lada byla dostupná v daleko širší barevné škále než jiné značky vyráběné ve východním bloku. Sověti totiž měli v plánu exportovat auta do více zemí.

### Interiér

Exportní varianty měly dvoubarevná sedadla a dřevěný panel na přístrojové desce.



### Volant

Vozy Lada byly vyráběny rovněž s volantem vpravo, automobilka se totiž chystala zahájit export do Velké Británie.

### Zadní kola

Motor vozu Lada 1500 poháněl zadní kola.