

## AUDI A4 ALLROAD LUXUSNÍ UNIVERZÁL »»»»»»»»



### ŠKOLA ŘÍZENÍ S TOMÁŠEM ENGEM »»»»»»»»



### RETRO: LADA SAMARA »»»»»»»»



MAPA

NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ  
SILNICE V ČESKU

PENÍZE

NOVINKY  
V AUTOPOJIŠTĚNÍ





# Lada Samara Metla na favorita?

**H**ešná třídvéřová karoserie, ostře řezané hrany. Ano, zvenku vypadá samara z roku 1988 stále docela k světu, a nebýt vysokého podvozku, člověk by si myslel, že si v sobotu přivstane a vydá se pilovat zatáčky za městem.

Svezení je každopádně zážitek. Třináctistovka chytá na tukuť a po nezbytném ohřátí jde ochotně za plynem – tohle z dobového tuzemského favoritu neznám. Akcelerace v běžných rychlostech je i na dnešní poměry dostatečná. Řazení sice moc přesné není, ale pětiku nemusíte na rozdíl od škodovky lovit mezi koleny spolujezdkyně. Podvozek je hodně měkký, což je dáno i vyšší světlou výškou, celkově však oproti škodovce působí bytelnějším



Ladu obecně zná většina lidí jako hranatý sedan se zadním pohonem. Ještě před nástupem českého favoritu byla však v Mototechnách a Tuzexech trhákem předokolka jménem Samara.



dojmem. Velké náklony v zatáčkách patří k věci, stopu však samara drží nad očekáváníí srdatě.

Design interiéru není beznadějný, provedení však velmi sovětské, a tedy hodně ledabylé. Sedadla potažená textilní umělotinou ještě tvarově ujdou, zoufale nelicující plasty ale žalují podobně jako všudypřítomný typický zápach laciných plastických hmot.

## Chceme moderní auto

Kořeny povolžské automobilky jsou pevně spjaty s modelem VAZ 2101, který poznamenal silnice východního bloku až do našich časů. VAZ znamenalo Volž-

ský automobilový závod, zatímco Lada bylo obchodní označení zde vyráběných vozů. Samotná nulajednička, která nebyla ničím jiným než na sovětské poměry upraveným Fiatem 124, se rychle stala prodejním hitem a i v bývalém Československu platila za uznávaný vrchol automobilové konfekce. Pro ni i většinu jejích nástupců se u zákazníků vžil populární původní název Žiguli, respektive jeho zdrobněliny.

V polovině 70. let však soudruhům z vedení závodu v Togliatti i na moskevském ÚV začínalo být jasné, že pokud nechťejí, aby Vazu (respektive Ladě) ujel na evropských trzích vlak a s ním i tolik postrádané devizy, je zapotřebí urychleně zahájit vývoj vozu moderní koncepce s předním pohonem. V opačném případě hrozilo, že se gigantický výrobní závod na žigulíky stane skanzenem, o jehož produkty nebude zájem nikde jinde než v širé domovině.

## Jednooký král socialistického tábora

Už v roce 1978 proto spatřil světlo světa první prototyp třídvéřového hatchbacku s moderně vyhlížející karoserií. Speciálně pro vývoj samary bylo nakoupeno více než dvacet zahraničních licencí na komponenty typu hřebenového řízení, předních kotoučových brzd nebo dveřních zámků. Smlouva o spolupráci na vývoji byla mezi jinými uzavřena i s firmou Porsche, čímž se majitelé několika málo přeživších samar na potkání s oblibou chlubí.

První sériové vozy opustily brány volžského závodu v roce 1984, tedy tři roky před oficiální premiérou Škody Favorit, a samara se tak stala svým způsobem mezi slepými v socialistickém táboře jednookým králem.

## Rychlé vozy pro KGB

Díky široké zahraniční spolupráci se nový vůz moderních tvarů mohl chlubit takovými vymoženostmi, jako bylo bezdotykové zapalování nebo pětistupňová manuální převodovka v bloku s diferenciálem. O pohon se zpočátku starala třináctistovka o výkonu 48 kW, časem byly k mání i motory 1,1 a 1,5 litru.

V roce 1987 se objevila praktičtější pětidvéřová verze, která se roku 1990 se zpožděním dostala i na československý trh. Stejně štěstí už neměl v téže době představený čtyřdvéřový sedan, nicméně při pohledu na jeho neforemné tvary, jinak hojně vídané v jeho domovině, nemusíme zase tolik litovat.

V roce 1991 se vůz dočkal první a v roce 1997 druhé, rozsáhlejší modernizace, přesto ale nezapřel původ z 80. let. Na Západě se přitom zprvu vůbec neprodával špatně. Zájem o něj byl například ve Finsku, kde byl jeden z výrobních závodů, v oblibě měli samaru údajně i britští tuneři. Na kapitalistické trhy pochopitelně mířily modely s lepší výbavou, čítající například kvalitní německé rádio nebo střešní okno. Také kvalita montáže exportních kusů bývala výrazně lepší.

Zajímavou epizodou byl vznik verze s Wankelovým motorem, který atkoval stovku za osm vteřin a jezdil přes 200 km/h. Nicotné množství vyrobených vozů připadlo nechvalně známé KGB. Pro sportovní využití připravil známý litevský závodník Stasys Brundza rallyový speciál, který v roce 1986 dokonce absolvoval dvě soustřeže světového šampionátu!

Zatímco na západ od ruských hranic se model vydržel prodávat jen do poloviny devadesátých let, v rodné zemi byl nový k mání ještě v roce 2013, kdy z výrobní linky sjel vůbec poslední kus.

**Antonín Imlauf,**  
spolupracovník redakce

*V čem  
jsme  
jezdili*  
11.

*Zatímco  
na západ od ruských  
hranic se model  
prodával jen do poloviny  
90. let, v rodné zemi byl  
nový k mání ještě v roce  
2013, kdy z výrobní  
linky sjel poslední  
kus.*

