



Niva založila novou kategorii kompaktních vozů s pohonem čtyř kol

Projekt osobního terénního vozu VAZ s typovým označením 2121 se začal rodit ve druhé polovině roku 1970, konstrukční práce byly oficiálně zahájeny v lednu 1971. Zpočátku je vedl hlavní konstruktér automobilky Vladimir Sergejevič Solovjov (1919–1975). Poměrně rychle spadla pod stál myšlenka využít karoserii vozu VAZ-2101 a vestavět do ní dvě poháněně nápravy. Všichni zúčastnění souhlasili s tím, že je třeba zkonstruovat od základu nový automobil, ale diametrálně se lišili v tom, jaký má být. Starší konstruktéři, z nichž většina prošla továrnami GAZ v Gorkém a UAZ v Uljanovsku, navrhovali tradiční řešení se samostatným rámem a tubými nápravami na podélných listových perech, stálý pohon zadní nápravy a jen připínatelný pohon předních kol. Skupina mladých, v níž hrál prim tehdy devětadvacetiletý konstruktér Pjotr Michajlovič Prusov, chtěla vůz se samonosnou karoserií, nezávislým zavěšením předních kol, pérovaním vinutými pružinami a stálým pohonem čtyř kol. Za koncepci mladých se postavil i hlavní konstruktér, jen toto řešení totiž umožňovalo převzít komponenty používané v již vyráběných – a připravovaných – osobních vozech VAZ.

První dva funkční vzorky s označením E 2121 vyjely na jaře 1972. Měly rozvor náprav 2200 mm a 3400 mm dlouhou hranatou karoserii se skládací textilní střechou a sklopným čelním oknem – což mezi „gazíkem“ a džípem. Bylo to jen provizorní řešení, aby bylo možné co nejrychleji začít zkoušet podvozkové orgány budoucího vozu. Tvary karoserie narychlo navrhl konstruktér Lev Petrovič Murašov, designér tentokrát zůstali stranou. Jako první byl v dubnu 1972 dokončen zelený exemplář E 2121, jenž si vysloužil přezdívku „krokodýl Geňa“, a označení „krokodýl“ pak zůstalo i druhému bílému prototypu. Automobily nesly na přidi fiktivní kruhové logo s křížem a na zadní označení Formika psané latinkou. Zvědavečům, o něž nebyla nouze, zkušební řidiči tvrdili, že jsou to rumunské výrobky. Oba vozy E 2121 poháněl v té době teprve vyvíjený čtyřválec 1,6 l spojený se čtyřstupňovou hlavní a dvoustupňovou přídavnou a dělicí převodovkou v jednom bloku za motorem. Převodové ústrojí v tomto provedení umožňovalo u „krokodýlů“ kromě pohonu všech čtyř kol také přepnutí na pohon jen zadních nebo jen předních kol. Toto řešení by však vyžadovalo značné investice do výrobních zařízení, a tak od něj museli záhy upustit.

Hit jménem Niva

Původně začal automobil VAZ-2121 s pohonem čtyř kol vznikat jako vozidlo pro obyvatele venkovských oblastí Sovětského svazu. První prototypy z jara 1972 měly hranatou otevřenou karoserii ve stylu klasických terénních vozů. Ještě v témže roce však mladý designér Valerij Pavlovič Sjomuškin navrhl kompaktní uzavřenou karoserii – pohledné třídveřové kombi. Na podzim 1974 dostal vůz jméno Niva, jeho sériová výroba se začala rozbíhat v dubnu 1977. Během následujících let se Lada Niva stala hitem na světových trzích.

Auto pro vesničany

Na počátku všeho prý byla návštěva, na kterou v létě 1970 přicestoval do Togliatti předseda sovětské vlády Alexej Nikolajevič Kosygin (1904–1980). Druhý nejmocnější muž Sovětského svazu se přijel podívat, jak se uvádí do provozu první část výrobního komplexu, do něhož stát investoval astronomickou částku 1,5 miliardy rublů. Kromě standardních „žigulíků“ Kosyginovi ve vývojovém oddělení předvedli i prototyp luxusnějšího sedanu VAZ-2103 a na přetřes přišla otázka, co bude VAZ vyvijet dále. Podle předsedy vlády byly automobily Žiguli vhodné do měst a na dobré silnice, ale bylo by třeba vyvinout vozidlo pro venkovské oblasti, pro vesnické obyvatelstvo. Jediná Kosyginova věta údajně stačila k tomu, aby byl urychlěně odstartován

původně neplánovaný projekt. Výše citovanou legendu zpochybňují někteří pamětníci a odvolávají se na skutečnost, že osobní terénní vůz pro venkovské oblasti figuroval už v dokumentu o perspektivách automobilové výroby v Sovětském svazu na roky 1971 až 1980, který vydalo ministerstvo automobilového průmyslu koncem dubna 1969. Tehdy se ovšem počítalo s tím, že se tohoto úkolu ujmou automobilky AZLK, výrobce vozů Moskvič, a IŽ vyrábějící v Iževsku lehce upravené automobily Moskvič pod vlastní značkou. Obě továrny také stavěly funkční vzorky lehkých terénních vozů s pohonem čtyř kol. Co bylo impusem k tomu, aby do hry vstoupila i nově se rodící automobilka z Povolží, není tak docela jasné. A není vyloučeno, že to opravdu byla otázka položená předsedou vlády.



Zelený a bílý prototyp E 2121 při zkouškách v písečném terénu (1972)

Kvůli unifikaci použili sériovou převodovku a samostatnou dvoustupňovou přídavnou a dělicí převodovku s ní propojili krátkým spojovacím hřidelem.

Bod zlomu

Počátkem dubna 1972, čtvrt roku po svých třicátých narozeninách, byl vedoucím konstruktérem projektu 2121 jmenován již zmiňovaný Pjotr Michajlovič Prusov. Právě za ním přišel jeho vrstevník, mladý designér Valerij Pavlovič Sjomuškin, s nápadem postavit terénní vůz jako kompaktní třídvěřové kombi s pevnou střechou a jednoznačně civilním zevnějskem. Svoji vizi také ztvárnil v plastelinovém modelu a spolu s Prusovem vypracovali i výkres sestavy takového automobilu. Háček byl v tom, že umělecká rada útvaru hlavního konstruktéra mezičím odsouhlasila rustikální otevřenou karoserii s pláténou střechou, jejímž autorem byl starší designér Jurij Michajlovič Danilov. Do hry znova vstoupil hlavní konstruktér Soloviov. Jednak uklidnil Prusova, který po rozhodnutí rady nabízel okamžitou rezignaci, a také vyzval Sjomuškina, aby co nejrychleji vytvořil podle svých představ model v měřítku 1 : 1. Koncem srpna 1972 pak na zasedání technické rady Solovjev pochválil

opracovanost modelu, který prezentoval Danilov, hned jej však dal překrýt plachtou. Za perspektivní označil Sjomuškinovo terénní kombi! A dále už se diskutovalo jen o tom, jak Sjomuškinovo řešení upravit a vylepšit. Tím došlo k nejdůležitějšímu obratu v projektu 2121.

Pokud trochu předběhneme čas, můžeme rovnou prozradit, že designér Sjomuškin dal terénnímu vozu nejen tvar, ale i jméno Niva. Došlo k tomu v roce 1974, při přípravách na registraci mezinárodního průmyslového vzoru. Někteří kolegové ho za to kritizovali, protože v Sovětském svazu už pojmenování Niva nesl obilní kombajn. Sjomuškin se však nedal. „Na kombajn všechni zapomenou, ale automobil zůstane,“ tvrdil. Navíc bylo jméno Niva krátké, zvučné a v žádném jazyce s ním nebyl problém, ani v japonštině ne. A tak se – až na malé výjimky – uplatnilo po celém světě.

Na jaře a v létě 1973 vyjely celkem čtyři nové prototypy s označením 2E 2121 a s třídvěřovými karoseriemi kombi podle Sjomuškinova návrhu. V řadě detailů ještě neodpovídaly pozdějšímu definitivnímu provedení, všechny charakteristické prvky však už měly, včetně blikáčů a pozičních světel nad světlomety ve výrezech kapoty. Nahoru vyklápěcí dveře v téměř svislé zádi



V pořadí druhý prototyp E 2121 zhotovený na jaře 1972



Vůz s přezdívkou „krokodýl“ absolvoval náročné zkoušky



Sjomuškinův model budoucího terénního kombi



Bílý prototyp E 2121, tentokrát bez plátěné střechy



Oba prototypy E 2121 měly sklopné čelní okno



Jeden ze čtyř prototypů 2E 2121 zhotovených v roce 1973



Model upraveného vozu třetí řady 3E 2121 (rok 1973)



UAZ-469 B (vlevo) a prototyp 2E 2121 v roce 1973 v Kazachstánu



Dva pohledy na nově tvářovaný prototyp 3E 2121 (rok 1974)

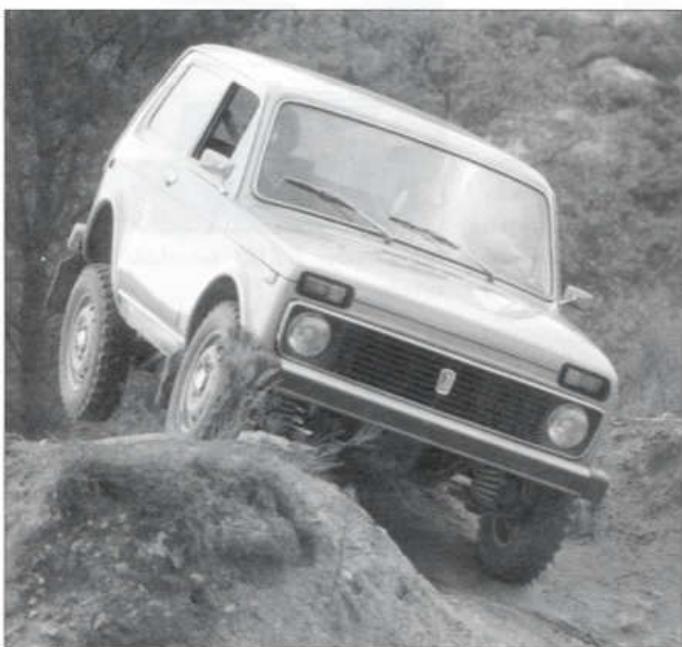
otvíraly přístup k zavazadlovému prostoru. Pro náhradní kolo se konstruktérům podařilo najít místo vpředu, pod kapotou motorového prostoru. První prototyp 2E 2121 světle žluté barvy museli poslat na ukázkou do Moskvy, do Kremlu. V pořadí druhý červený vůz absolvoval testovací jízdy po cestách i necestách, mimo jiné

v Kazachstánu, v blízkosti kosmodromu Bajkonur. Třetí oranžový exemplář 2E 2121 byl určen k laboratorním měřením, zatímco čtvrtý prototyp bílé barvy absolvoval jízdní testy životnosti. Neprálo mu štěstí, při jedné ze zkušebních jízd mu ve vysoké rychlosti praskla zadní náprava, převrátil se přes střechu a tim jeho kariéra skončila. Posádka naštěstí vyvázla bez větší újmy.

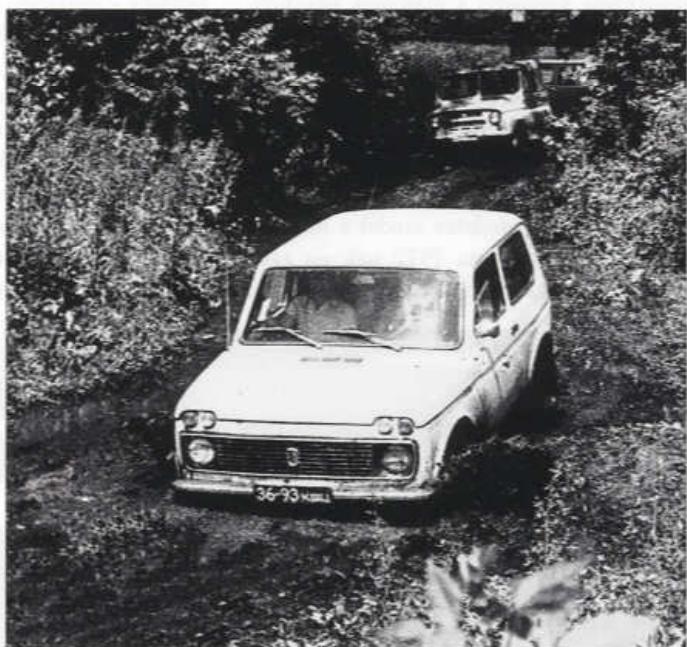
Zkoušky, zkoušky...

Vývoj zcela nového automobilu se stálým pohonom čtyř kol a schopnosti zvládat i poměrně obtížné terénní úseky vyžadoval důkladné odzkoušení prototypů. Počátkem roku 1974 vyjely do zkoušek dva vozy třetí prototypové řady, bílý a tmavě šedý, s označením 3E 2121. Jejich zevnějšek už se velmi blížil budoucí sériové podobě. Měly obdélníkovou masku z plastu přes celou šířku přední, nad světlomety dvojice kruhových blikáčů

a obrysových světel. Zadní skupinová světla pocházela ze sedanu VAZ-2103 a byla doplněna menšími kruhovými světlomety pro jízdu vzad, chromované nárazníky se obešly bez svislých členů. Vozy této série už měly nalévací hrádku palivové nádrže přemístěné z levého na pravý bok karoserie a opatřené odklápacím krytem. Zajímavostí je, že zadní sedadlo těchto vozů bylo dělené, zatímco do série se nakonec dostala výrobně jednodušší nedělená sklopná lavice. Oba automobily, k nimž v říjnu 1974 přibyl ještě třetí, absolvovaly během roku 1974 velmi náročné srovnávací zkoušky, při nichž jim konkurovaly nejen prototypy značek Moskvic a IŽ, ale zejména britský Range Rover, italský Fiat Campagnola a nezmar z Uljanovska, nástupce klasického „gaziku“ UAZ-469 B. Niva ovšem nebyla čistým terénním vozem. K jejímu otestování chyběla oficiálně schválená metodika, a tak byl program zkoušek



Niva dokázala v terénu až neuvěřitelné kousky



Prototyp 3E 2121 při zkouškách v roce 1974

zkombinován z rozpisů zkoušek pro silniční a terénní vozidla. Rozhodující testy probíhaly v areálu polygonu výzkumného ústavu NAMI v Dmitrevu, asi 100 km na sever od Moskvy.

Tým moskevského AZLK se staršími prototypy Moskvic 416 přistupoval k celé akci spíše laxně, jejich vozy se samostatným rámem a oběma tuhými nápravami s listovými pery neměly šanci. Uralští borce s vozem IŽ byli mnohem bojovnější, ale poměrně těžký automobil se zadní nápravou na listových perech se také neprosadil. Nakonec nejtěžší bahnitě stoupání úspěšně překonaly jen range rover a dva vozy Niva. Zástupci továrny UAZ protestovali a požadovali opakování zkoušky kvůli tomu, že je Niva údajně ve stoupání vytlačila z tratě. Na druhý den povolali ještě jeden UAZ-469 B a toužili po odvetě. Jejich stavovská čest byla v ohrožení. Jenže i podruhé hbitá a dynamická Niva opakovaně vyplhala na rozbalněný kopec, zatímco mnohem těžší UAZ zůstal třetí před vrcholem. Prototypy 3E 2121 poté najely tisíce kilometrů v pouštích Střední Asie i na zasněžených cestách dalekého severu. Vše se zdálo být v pořádku. Během roku 1975 pokračovaly zkoušky vozidel, zároveň probíhala výstavba montážní haly pro terénní vůz. Všechny tři hlavní výrobní linky automobilky byly plně využitěny, navíc montáž vozů se specifickou karoserií a pohonem čtyř kol byla praejnější a časově i organizačně náročnější. Veřejnosti se jeden z prototypů vozu VAZ-2121 Niva představil v létě 1975 v Moskvě v rámci výstavy věnované modernizaci sovětského automobilového průmyslu. Sériová výroba však byla ještě v nedohlednu, chybělo potřebné zařízení.

Komplikace

V lednu a únoru 1976 vzniklo v provizorních podmínkách 50 automobilů VAZ-2121 ověřovací série. Montovaly se převážně ručně, aby byly hotovy před zahájením XXV. sjezdu KSSS svolaného na přelom



Vozy 3E 2121 u vysokohorského jezera v pohoří Pamír (1974)

února a března. Nový generální ředitel Volžského automobilového závodu Anatolij Anatoljevič Žitkov (1913–1997) chtěl delegátům dokázat, že je Niva skutečně připravena k výrobě a jeho podnik splní plán. VAZ v té době procházel nelehkým obdobím změn. V roce 1975 odešel jeho generální ředitel Viktor Nikolajevič Poljakov do Moskvy na post ministra automobilového průmyslu a do čela automobilky byl jmenován dosavadní technický ředitel Žitkov. V téže době však náhle skonal hlavní konstruktér Soloviov a jeho agendu od června 1975 dočasně převzal zástupce. Nový technický ředitel Marat Nugumanovič Faršatov (1927–1991) musel za Soloviova najít náhradu, ale věc nebyla jednoduchá. Funkce hlavního konstruktéra automobilky byla zařazena v nomenklatuře ústředního

výboru komunistické strany, takže případný kandidát na ni musel mít kromě profesionálních předpokladů a kvalit také souhlas z Moskvy – jednak z ÚV KSSS a v tichosti také od všemocné KGB.

Až počátkem června 1976 byl novým hlavním konstruktérem automobilky VAZ jmenován Georgij Konstantinovič Mirzojev, třiačtyřicetiletý docent moskevského automobilního a strojního institutu MAMI (ano, vysoká škola vychovávající mladé inženýry byla označena zkratkou MAMI, zatímco vědecko-výzkumný ústav zabývající se automobily byl NAMI). Mimochodem, do Togliatti uznávaného teoretika a pedagoga přivedl jeho někdejší spolužák z MAMI, o pět let starší Marat Nugumanovič Faršatov, technický ředitel podniku. Mimochodem – v Togliatti dostal



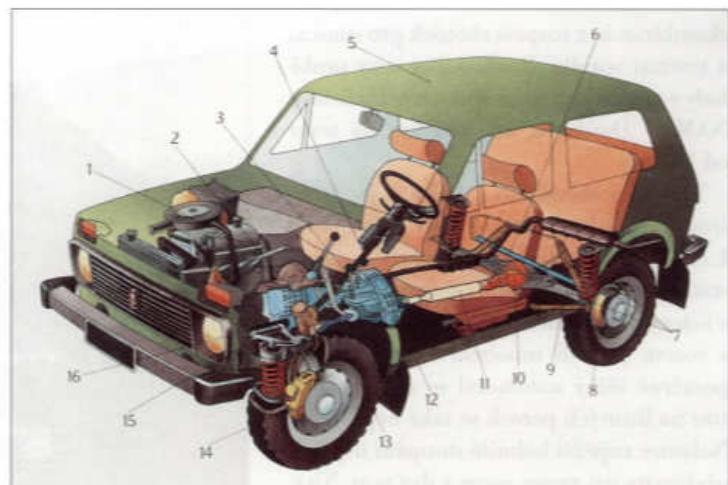
Niva se ráda prezentovala jako automobil lovců



Využití vozu usnadňovaly vyklápěcí dveře v zádi



Sériová výroba oficiálně začala 5. dubna 1977



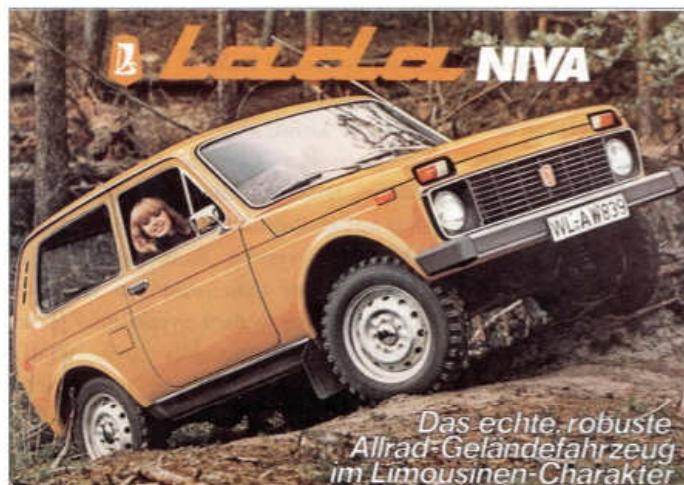
Průhled vozem Lada Niva z francouzského prospektu

docent Mirzojev stejný měsíční plat, jaký bral předtím v Moskvě, jenž už si nemohl přivydělávat publikární činností. Měl plno jiných starostí. Sotva se seznámil s novým působištěm, musel se vypořádat s vážnou komplikací. Při náročných jízdách zkouškách na polygonu NAMI se totiž u vozů Niva začaly objevovat praskliny v karoserii, přesněji v dolní části dělící stěny motorového prostoru. Vůz byl přitom již schválen pro sériovou výrobu a byla vydána veškerá výkresová dokumentace. Trvalo čtvrt roku, než se podařilo problém odstranit

vyztužením skeletu karoserie v místech, kudy procházely podélníky podlahové plošiny. Řešení v hodině dvanácté navrhl vedoucí vývoje karoserii Jevgennij Nikolajevič Burgomistrenko.

Během léta a podzimu 1976 představitelé automobilky VAZ doslova po celém Sovětském svazu sháněli výrobní zařízení pro provoz 062, v němž se Niva měla začít vyrábět. Ministr automobilového průmyslu Poljakov a jeho náměstek prakticky každý měsíc přiletáli do Togliatti, aby se přesvědčili, jak příprava výroby pokračuje. Vedle již

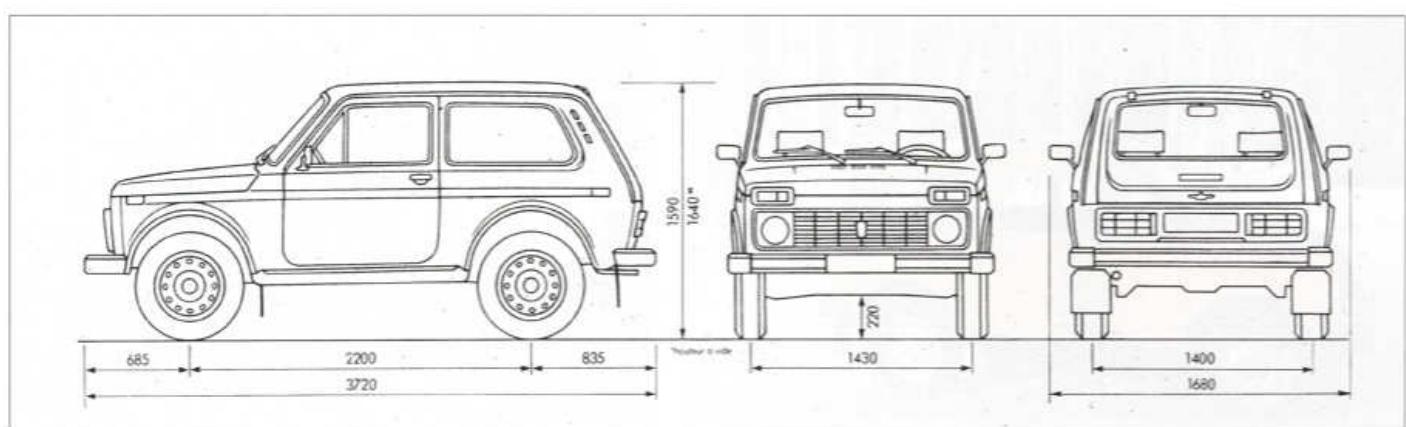
zmíněného vyztužení karoserie zaznamenala Niva na poslední chvíli i kosmetické změny: dostala hliníkové nárazníky s plastovými rohy a větší zadní skupinové svítily ze sedanu VAZ-2106. Původně plánované dvě stovky vozů VAZ-2121 se do konce roku 1976 vyrobit nepodařilo. Až koncem února 1977 mohl generální ředitel automobilky Žitkov podepsat příkaz k zahájení sériové výroby tohoto typu a první sériová Niva opustila montážní linku 5. dubna 1977 po půl čtvrté odpoledne. Vinou nekompletního výrobního zařízení však produkc



Prospekt pro západoněmecký trh z roku 1980



Prospekt vozu Niva Plein Soleil od firmy Poch (1984)



Rozměrový náčrtek vozu Lada Niva z dobového prospektu

3 portes - 4 places - + de 129 km/h - 4 roues motrices - Blocage de différentiel - Boîte 4 vitesses + boîte transfert (8 vitesses)
Garde au sol : 22 cm - Suspension indépendante
à l'avant - Sièges avant coucheuses
Banquette arrière repliable - Pare-brise et custode arrière en verre feuilleté. Consommation sur route :
à 90 km/h, 10,4 litres - Type urbain sur banc : 13,7 litres.



Lada 4x4 Niva (9 cv) : la tout-terrain.

Barevná kresba vozu Niva z francouzského katalogu (1982)

nedosahovala plánovaných počtů. Tisící vůz byl vyroben 30. srpna 1977 a do konce roku jejich celkový počet dosáhl 5534 kusů. Plán přitom předpokládal výrobu více než 15 tisíc automobilů. Až v únoru 1978 byla na lince 062 uvedena do provozu vlastní lakovna a výroba mohla nabrat vyšší tempo. V roce 1978 vyjelo do světa přes 30 tisíc vozů VAZ-2121 Niva, o rok později více než 45 tisíc a v roce 1980 produkce terénního kombi překročila 55 tisíc kusů.

Předstihla konkurenci

V lednu 1978 měla Lada Niva světovou premiéru na autosalonu v Bruselu, v březnu 1978 se začala prodávat v Rakousku pod označením Lada Taiga. Hned první rok jich Rakoušané kupili přes 1100 a Taiga tvořila přes polovinu odbytu značky Lada v této alpské zemi. Mezitím řešil sovětský podnik zahraničního obchodu Avtoexport menší aféru – několik desítek vozů Lada Niva se reexportem z Belgie „nelegálně“ dostalo k nedočkavým zákazníkům do Itálie. Během sezóny 1978 se Niva objevila i ve Francii a v západním

Německu a stala se hitem západoevropských trhů. Novináři ji neváhali označit za „sovětský Range Rover“ a dealeři značky Lada si mnuli ruce. Niva neměla na trhu srovnatelného konkurenta. „S jednadvacítou jsme předstigli všechny, Japonci nás dohnali až kolem roku 1990,“ liboval si ještě po letech bývalý hlavní konstruktér Georgij Mirzov. Od listopadu 1978 se Lada Niva prodávala i ve Velké Británii, první roky však ještě ve standardním provedení s volantem vlevo. Až v únoru 1983 přišly na britský trh první vozy Niva s pravostranným řízením a továrním označením VAZ-21212. Pět desítek vozů Niva s volantem vpravo bylo v roce 1986 dodáno i do Japonska.

V září 1979 vystavovala dovozní společnost Deutsche Lada na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem atraktivní model Lada Niva 5000 s nadstandardní výbavou – oslavovala tak skutečnost, že se za dvanáct měsíců na západoněmeckém trhu prodalo 5 tisíc vozů Niva, které tak tvořily téměř polovinu všech nově prodaných terénních automobilů. Také

francouzský dovozce Jacques Poch prodával přes pět tisíc vozů Niva ročně a v osmdesátých letech pak nabízel řadu vlastních úprav, včetně otevřené verze Niva Plein Soleil. Podobně řešené otevřené verze vozu Niva vznikaly v osmdesátých letech také v západním Německu a v Nizozemí, odkud se vydávaly např. do Španělska, Itálie a dalších prosluněných zemí.

Do Řecka a některých dalších zemí se Niva dodávala nejen se standardním motorem 1568 ccm, ale i v levnější verzi poháněné čtyřválcem 1294 ccm z modelu VAZ-21011. V tomto provedení nesla tovární označení VAZ-21211. Poněkud paradoxní situace kolem vozu Niva nastala v Sovětském svazu. Automobil původně určený pro vesničany, ale nabízený za cenu 9 tisíc rublů, si začali pořizovat majetnější obyvatelé měst, především amatérští rybáři a lovci. Zájem v zahraničí předčil očekávání, takže na domácí trh přicházelo stále méně vozů VAZ-2121, od roku 1979 navíc za maloobchodní cenu zvýšenou na 10 300 rublů. Jen o málo dražší byla prostorná Volga GAZ-24, sen mnoha venkovských. Až od poloviny osmdesátých let se situace poněkud změnila, cena vozu byla nařízením vlády snížena a díky postupně klesajícímu exportu bylo více automobilů k dispozici pro domácí zákazníky.

V letech 1985 až 1990 se roční produkcí vozů Niva pohybovala kolem 70 tisíc kusů ročně, rekordních 71 750 vozů tohoto typu opustilo výrobní linku v roce 1989. Lada Niva se v původní podobě s jen minimálními úpravami vyráběla až do roku 1994, kdy dostala nové zadní dveře s prahem těsně nad nárazníkem. Postupně se do ní montovaly modernější zážehové i vznětové motory, objevila se i v prodlouženém pětidveřovém provedení, v užitkových verzích atd. Patrně nesmrtelná Niva se vyrábí dodnes, její celková produkce se blíží k hranici dvou milionů vozů.

Text: Jan Tuček

Foto: archiv autora

Lada Taiga

Allrad 2121



... für Straße, Stadt und Gelände

V Rakousku nesla Niva označení Lada Taiga (1978)



Niva Plein Soleil se ve Francii prodávala v letech 1983–85