

## Historie do roku 1997

První vozy sjely z montážní linky v roce 1970. Jednalo se o typ VAZ 2101, u nás prodáváný pod obchodním označením Žiguli, později Lada 1200. Vozidlo konstrukčně vycházelo z Automobilu roku 1966 - Fiatu 124. Oproti italské předkloze byl však zesílen podvozek a karoserie. Vůz byl vybaven novým motorem zdvihového objemu 1198 cm<sup>3</sup>, který disponoval výkonem 44 kW. Již rok po zahájení výroby typu VAZ 2101 opouští pás kombi VAZ 2102. Oba typy patřily dobrých patnáct let mezi nejprodávanější a nejoblíbenější osobní vozy na českém trhu. Záhy sjíždí z třetí montážní linky togliaťského závodu typ VAZ 2103 (s motorem objemu 1452 cm<sup>3</sup>/55 kW) a v roce 1974 rozšiřuje největší automobilka tehdejšího východního bloku nabídku o model VAZ 21011. V té době se již plně rozběhlo sportovní oddělení automobilky a současně se realizovaly první pokusy s vodíkovými motory a elektromobily. Model VAZ 2103 (Lada 1500) se od verze 2101 lišil nejen výkonnějším motorem, ale i účinnější brzdovou soustavou, výbavou interiéru a karosářskými úpravami (čtyři světlomety). Model VAZ 21011 měl motor zdvihového objemu 1293 cm<sup>3</sup> o výkonu 49 kW. Následný model VAZ 2106 s motorem objemu 1568 cm<sup>3</sup> ve své době nejkomfortnější interiér a ve srovnání s patnáctistovkou i další kosmetické úpravy karoserie.

V roce 1982 uvedla volžská automobilka na trh nový typ VAZ 2105, jehož motor měl poprvé v dějinách ruského automobilového průmyslu pohon vačkového hřídele ozubeným řemenem. Dynamičtější jízdu nabízela modifikace VAZ 21053 s původním osvědčeným motorem zdvihového objemu 1452 cm<sup>3</sup>. Po "nulapětce" následoval typ VAZ 2107, který uzavíral vývojovou etapu, na jejímž počátku stál VAZ 2101 (90 % dílů obou vozů bylo společných!). VAZ 2107 dostal do vínku motor shodný s modelem VAZ 21053. V té době je již na světě kombi VAZ 2104, které si v krátké době získává u zákazníků velikou oblibu a s drobnými úpravami se na náš trh dováží doposud pod označením VAZ 21044i (s motorem objemu 1,7 l vybaveným jednobodovým vstřikováním od firmy General Motors).

Závod v Togliatti rozšířil v roce 1985 výrobní program o typ 2108 - o automobil nové generace s pohonem předních kol a motorem objemu 1,3 L umístěným vpředu napříč. Vůz měl hřebenové řízení, nezávislé zavěšení kol a zcela novou dvouprostorovou karoserii. Na vývoji vozu se již nepodíleli italscí konstruktéři a jen dílčí řešení byla svěřena renomovaným světovým firmám. "Nulaosmička" se zrodila do doby silné zahraniční konkurence, přičemž její hlavní devizou byla nízká pořizovací cena. Zdaleka se však již nejednalo o bytelný ruský rodinný automobil, jako tomu bývalo u předchozích typových řad. VAZ 2108, u nás známý pod označením Lada Samara, dodnes představuje ve srovnání s původní koncepcí prvních vozů VAZ subtilnější techniku s modernějším pohonným ústrojím (pětistupňová převodovka) a lepšími jízdními vlastnostmi. Později k základním modelům s dvouprostorovou karoserií přibyl sedan se stupňovitou zadí.