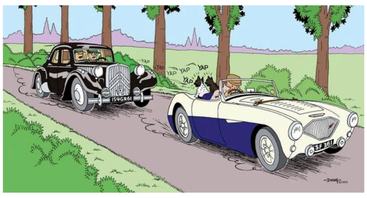

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

OKA – radziecki kei-car

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 września, 2024 — 0 komentarzy

Pomysłów na bardzo tanie auto, które będzie dostępne dla możliwie największej liczby ludzi, było wiele. Rosja, a właściwie Związek Radziecki, również ma w tym swój udział. I to całkiem duży. Historia najmniejszego oraz najtańszego samochodu jaki znała tamtejsza motoryzacja sięga połowy lat 80-tych, czasów, gdy gospodarka socjalistyczna zmieniała się w socjal-demokratyczną a jej głównym celem było otwarcie się na Zachód. Z nowym modelem wiązano nadzieje na eksport i uznanie w krajach zachodnich, w których modne były nowoczesne japońskie mikrosamochody.

Punktem wyjścia do nowej konstrukcji była Łada Samara, przy której pomagali specjaliści z Porsche. Doświadczenie to miało być przeniesione na mikrosamochód, którego długość szacowano na około 3,2 m a wagę pomiędzy 600 a 650 kg. Proste, 3 – drzwiowe nadwozie miało mieścić 4 osoby oraz niewielki bagaż. Wzorem włoskiego Fiata Pandy silnik miał znajdować się z przodu i napędzać koła przednie. Nie byle jaki napęd, ale rodem z pojazdu większego o dwie klasy. A właściwie … jego połowa.

Po prototypie pokazanym w 1985 roku dużo się spodziewano. Dwa lata później – w grudniu 1987 roku powstało pierwsze 100 sztuk. Rekordowy czas prac konstrukcyjnych zawdzięczano wykorzystaniu wielu elementów z Samary. Największą niespodzianką był silnik. Nie, nie była to seryjna jednostka rodem z Łady, ale jej połowa – dwa cylindry o pojemności 652 cm^3 i mocy 30 KM. To zupełnie wystarczające źródło napędu dla tego „kei – cara". Tak dokładnie, konstruktorzy tego „malucha" byli zapatrzeni na konstrukcje Daihatsu i Suzuki.

Łada Oka – wymiary

Źródło: autocentrum.pl

Połączenie mechanizmów z różnych aut produkcji radzieckiej z nowoczesnym nadwoziem (według niektórych źródeł było kopią jednej z wersji prototypu Fiata) pozwoliło na sukces rynkowy. Bardzo tani pojazd, z tanimi częściami oraz niskim spalaniem (3,5 litra/100 km na trasie) a przy tym praktyczny początkowo zyskał ogromną popularność. Klienci za niską cenę byli w stanie zaakceptować kiepskie wykończenie oraz widok „gołej" blachy w kabinie. Normą były nielakierowane zderzaki. Żadnych luksusów, co nie wykluczało nowoczesnej konstrukcji.

> **Czytaj:** Rysiek prosto z kosmosu

Do czasu pojawienia się Cinquecento, Oka – tak nazwano to „maleństwo", była hitem w krajach byłego ZSRR. Jako małe autko na krótkie trasy sprawdzała się znakomicie. Silnik chłodzony cieczą nie przegrzewał się tak szybko jak w „Maluchu" a awarie, choć częste, nie drenowały kieszeni i były łatwe do naprawienia. Oka mogła pędzić nawet autostradą, choć nie rozwijała ogromnych prędkości – 120 km/h było możliwe, ale nie zalecane. Nie mniej jednak wspólne dzieło SeAZ-a i WAZ – a pozwoliło zmienić opinię o rosyjskiej motoryzacji.

Lata 90-te przyniosły wiele zmian. Pomimo całkiem udanego silnika (lepszego niż „704 cm" od Fiata) sprzedaż spadła i jedynymi rynkami zbytu stały się byłe republiki postsowieckie. Oka była w tym czasie udoskonalana – zmieniano detale nadwozia i wnętrza. Nowy silnik o poj. 749 cm oraz mocy 33 KM nieco poprawił osiągi, ale nadal roczna produkcja nie była sześciocyfrowa. Na szczęście Oka stała się obiektem zainteresowania zewnętrznych firm produkujących drobne akcesoria. Mała Łada mogła być wyposażone w niezliczoną ilość gadżetów.

Łada OKA

Źródło: bestcarmag.com

W tym czasie podczas wystaw pokazywano Okę z napędem elektrycznym oraz wersje z silnikami od zachodnich marek. Ciekawą odmianą był kabriolet z miękkim dachem, który pomimo takiej samej długości również mieścił 4 osoby oraz dwie średnie torby w bagażniku. Na te śmiałe projekty brakowało funduszy, więc SeAZ i WAZ skoncentrowały się na doskonaleniu już istniejącej konstrukcji. Zmiany odnotowywano głównie pod małą maską – rosła moc a z nią również zapotrzebowanie na paliwo i osiągi. Na szczęście mała Oka nigdy nie była „łakomczuchem".

Nowszy silnik zyskał dodatkowe 2 KM. Od 1999 roku firmy zaczęły współpracę z Astro i Oka – Tuning, które w ten sposób stały się oficjalnymi „tunerami" tego modelu. Zupełnie jak niemieckie AMG, prawda? SeAZ zaproponował klientom wersję pickup oraz chiński silnik o mocy 52 KM (kopia napędu Matiza) a WAZ – ukraiński silnik MeMZ o poj. 1.1 i mocy 49-57 KM. Z tym ostatnim Oka rozpędzała się do 140 km/h, choć podobno mogła osiągnąć nawet 150 km/h. Z najmocniejszym silnikiem Oka rozpędzała się do 100 km/h w 12 sekund.

> **Czytaj:** Bajkowy świat Jakowa Sawczuka

To jednak nie wszystko. Lukoil Racing Team w nadwoziu Oki ukrył wyścigową technikę, dzięki czemu to „maleństwo" przestało być miejskim toczydełkiem. Już 108 – konny silnik o poj. 1.6 litra pozwolił na uzyskanie prędkości 190 km/h, ale 190 – konna odmiana rozpędzała Okę do 220 km/h a od 0 do 100 km/h w 6,4 sekundy! Oczywiście nie obyło się bez przeróbek układów: hamulcowego, kierowniczego oraz zawieszenia. To byłby idealny konkurent dla Renault Clio V6 – równie szalony i nieprzewidywalny na drodze.

Lukoil Oka

Źródło: lit-company.com

Czy te zabiegi pomogły przywrócić dawną, sporą popularność? Niestety nie. Już w 1995 roku zaprzestano produkcji w głównym zakładzie WAZ-a w Togliatti. Inne fabryki produkowały Okę jeszcze przez kilka lat. Zakłady ZMA oraz SeAZ, pomimo dalszego spadku zainteresowania nie zaprzestały produkcji Oki i jeszcze w 2003 roku były zdolne zmontować 60 tys. pojazdów (łącznie). Ostatnie Oki wyjechały poza bramy fabryki SeAZ-a w listopadzie 2008 roku. Do dziś nie ma następcy, choć opracowano i pokazano kilka prototypów.

Przez 20 lat pojazd nie doczekał się nawet jednej poduszki powietrznej ani innych nowoczesnych udogodnień. Nawet egzemplarze z końca produkcji miały wiele elementów pamiętających lata 80-te. W 2005 roku cena nowej Oki wynosiła 2900 $ czyniąc z niej najtańszy samochód osobowy świata. Nieco droższa była Łada 2105, która pomimo archaicznej budowy, była samochodem o metr dłuższym a przez to większym i bardziej popularnym. Oka była i jest jednym z najbardziej śmiałych tworów radzieckiej motoryzacji.

Visited 8 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AvtoVAZ, Lada, Lukoil, mikrosamochody, OKA

Zobacz wpisy
← Jean i jego odrzutowe pudełka
Lotus light definition →

Wyszukiwarka:
Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

czerwiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

« maj

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Zastosowanie języka JAVA w motoryzacji
Czarodziejski CRX prosto z Księżyca
Dycha dla Jacka
Samochody na Igrzyskach w Paryżu
„Jju jju" czyli historia i rozwój pojazdów…

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (42) cenyczęści (7) Chevrolet (9) Chrysler (7) Citroen (9) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (88) Ferrari (22) Fiat (31) Fiat500 (6) Ford (22) Formula1 (8) Jaguar (7) kierowcy-wyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (8) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdy-rekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (14) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (17) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 404

Wszystkie wpisy: 686