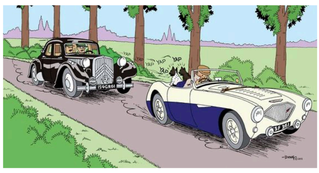

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Jak długo jeszcze?

przez Zbigniew Kluczkowski | 4 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Osobliwością radzieckiej, a później również i rosyjskiej, motoryzacji było to, że na nowy model czekało się latami. Przyczyn tego stanu jest wiele. Za czasów ZSRR w ten sposób ograniczano ambicję inżynierów i ludu pracującego – przecież nowe auto było przejawem kapitalistycznych dążeń, które nijak miały się do socjalistycznej gospodarki. Jednak największą przeszkodą było i jest brak funduszy. Z tym ostatnim rosyjscy producenci od zawsze miewali kłopoty, czego skutkiem było zaprzepaszczenie wielu rewolucyjnych pomysłów lub wprowadzenie ich z opóźnieniem.

Najlepszym przykładem był model Orbita, który miał ukazać się pod marką IŻ już w 1979 roku. Historia IŻ-a 2126 Orbita sięga jeszcze wcześniej – do 1975 roku kiedy podjęto decyzję o opracowaniu nowego modelu, który byłby radzieckim hitem eksportowym i konkurentem naszego Poloneza. Z racji ciągłych problemów z jakością auto przechodziło wiele poprawek i dopiero w 1984 roku było (względnie) gotowe do produkcji. Jednak się nie udało. Brakowało poparcia nowych władz, które przejęły zakłady po śmierci właściciela – Dmitrija Ustinowa.

Na uruchomienie produkcji nadal brakowało pieniędzy a jedynym modelem, który produkowano był, wzorowany (podobno) na BMW, IŻ 412. „Radzieckie BMW" zadebiutowało w 1967 roku a jego produkcja trwała 30 lat(!). 412 już pod koniec lat 70-tych, pomimo dopracowanej konstrukcji, przestawał być atrakcyjny dla klientów. Sprzedaż była na tyle mała, że nie przynosiła zysku potrzebnego do produkcji Orbity. Stan ten nie zmieniał się aż do końca lat 80-tych a auto, które jeszcze dekadę temu uchodziło za nowoczesne, takim już nie było.

Prototypy i model seryjny (poniżej)

Źródła: samochodyświata, autosoviet

Orbitę można było porównać do Poloneza. Tylny napęd, słabe silniki (72-86 KM przejęte z Łady) oraz 5 – drzwiowe, kanciaste nadwozie nawiązywały do polskiej konstrukcji. Jakość wykończenia była dyskusyjna a części użyte do montażu pochodziły z kilku modeli Łady. Jedyną zaletą była toporność konstrukcji, dzięki której można było łatwo naprawić często psujące się elementy – w tym przypadku właściwie wszystko. Komfort podróżowania był adekwatny do prostoty Orbity. Na szczęście pojazd miał obszerną kabinę oraz całkiem pojemny bagażnik.

> **Czytaj:** David, który przywraca do życia

Jednak iżewski IŻ nadal nie miał pieniędzy. Produkcję małoseryjną podjęto dopiero w 1992 roku a taśmową 6 lat później, kiedy to kanciasta Orbita już dawno powinna być eksponatem muzealnym. Chcąc poprawić tragiczną sytuację firmy zbudowano model kombi z podniesioną linią dachu, w którego wnętrzu mogło zmieścić się nawet 7 osób. Nawet takie udogodnienie nie pomogło tej konstrukcji. Klienci nie chcieli tak archaicznego samochodu, nawet za bardzo niską cenę wynoszącą 5000 $. Wybierali jeszcze tańszą Ładę.

Po tym jak Italdesign zastrzegł nazwę Orbita, Iż musiał ją zmienić. Nowa nazwa brzmiała – Oda. Wszystko inne pozostawiono bez zmian. Od 1997 roku produkcja ruszyła „pełną parą". Klientów było jak na lekarstwo. Próbowano modernizować konstrukcję, słabym osiągom (prędkość maksymalna zaledwie 150 km/h) próbowano zaradzić montując, w miejsce silnika Łady, 2 – litrowy nowoczesny silnik od Hyundaia. Nawet i to nie pomogło a zużycie paliwa i tak było wysokie. Moc ponad 100 KM nie była w tym samochodzie bezpieczna – układ hamulcowy i zawieszenie nie były do tego dostosowane.

Rok po zakupie 10 tys. sztuk koreańskich silników, w 1998 roku podjęto decyzję o montażu koreańskich Hyundaiów i pokazano furgon oraz pickup na bazie Ody. Jednak sytuacja finansowa nie pozwoliła na rozwój prac nad starym modelem. Auto w krótkich seriach wytwarzano do lipca 2005 roku. W porównaniu do lat ubiegłych modele z ostatnich lat produkcji miały nieco lepsze wykończenie i lepiej pracującą skrzynię biegów, która wcześniej bardzo „haczyła". Tym samym „rewelacja roku 1979" przeszła do historii jako „najdłużej oczekiwany prototyp".

Odmiana kombi i dostawcza (poniżej)

Źródła: autofx.ru, motor-car.co.uk

W 1999 roku większościowy pakiet akcji IŻ – a przejął Sok – Avto (właściciel firmy RosLada) a od lipca 2001 roku z taśmy montażowej w Iżewsku zaczęły zjeżdżać stare WAZ-y 2106 i 2104. Trzy lata później część mocy produkcyjnych przejęła Kia. Od 2005 roku zamiast Orbity montowano Kie Spectry a nieco później Rio i Sportage, które doskonale przyjęły się w Rosji. Dzięki temu znacznie wzrosła produkcja – w 1997 roku wynosiła niecałe 8 tys. sztuk a już w 2003 – ponad 92 tys. Moce produkcyjne oceniano na 150 tys. sztuk rocznie. Te fabryka osiągnęła kilka lat temu.

> **Czytaj:** Lambo dla Rambo

Stary radziecki hatchback, zamiast stać się chlubą tamtejszej motoryzacji, był najbardziej chybioną inwestycją swoich czasów. Gdyby nie pomoc Koreańczyków firma przestałaby istnieć. Więcej „szczęścia" miała Łada 110, której pierwsze prototypy można było podziwiać w 1989 roku a 7 lat później pokazano wersję seryjną. III generacja Ład nie była jedynie niespełnionym pomysłem, ale produkowaną ją przez kilkanaście lat. Choć nie podbiła zachodu, w Rosji odniosła ogromny sukces.

Nauczony porażkami IŻ już nie podjął próby reanimacji starego modelu. W ostatnich latach IŻ kilkukrotnie bankrutował, po czym we wrześniu 2012 zakończono wytwarzanie modeli na bazie „starych Lad". 25 lipca 2012 roku podjęto zbawienną dla Iżewska decyzję – całe moce produkcyjne zostaną wreszcie wykorzystane. To tu powstaje nowa Łada Granta (to ta, którą Putin nie potrafił uruchomić). IŻ, choć kiedyś konkurował z Ładą, dziś jest jej zapleczem.

Visited 14 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: IŻ, IŻ2126, IŻOrbita, RadzieckiPolonez, SokAvto

Zobacz wpisy

Centralnie napędzany →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 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	31		

« czo

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge
- Dzing-dziong, youngtimery i ostatnia szansa
- Samochód minimalny
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Centralnie napędzany

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (86) Ferrari (21) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (21) Formuła1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (29) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 5 954

Wszystkie wpisy: 655