

## Shiguli (LADA)

Um die Geschichte der wilden Söhne zu komplettieren, fehlt noch der russische Bär.

Technisch war der Shigulli 2101 (erstes Lizenz-Modell mit 1300ccm) ein fast reinrassiger Fiat 124.

Aber wieder das berühmte „fast“.

Denn sehr schnell hatte sich erwiesen, dass die relativ filigrane italienische Fahrwerkstechnik der russischen Taiga nicht recht gewachsen war. Also wurde massiv verstärkt.

Auch die zweite Modifikation à la Sowjet war den täglichen Einsatzbedingungen geschuldet. Was im Westen einst (1966) als grandioser technischer Fortschritt gefeiert wurde - nämlich Scheibenbremsen an allen 4 Rädern - ist in Russlands Schlamm zu anfällig. Runter damit und 4 banale, aber erprobte, Trommelbremsen drauf!

Die ersten Lada-Rallyeeinsätze offenbaren sich naturgemäß auf dem schwachen 1300er nicht gerade als sensationell..... Oder doch?

Platz 18 und 19 im Land der Wilden, Wahnsinnigen, Verrückten - also bei der 1000 Seen Rallye 1975 - lassen vermuten, dass die Herren Werksfahrer mit den schwierigen Namen großes Vertrauen in die Stabilität ihrer Untersätze haben.

**Girdauskas, Brundza, Kozyrchkov, und Vukovic** fahren von 1971 bis 1986 bei ausgewählten WM- und EM-Rallyes.

„Je härter, desto besser....“ ist das Motto, und „...einer wird schon durchkommen..!“ In der Regel sind 3-4 Werkswagen jeweils am Start. Ab 1976 wird der 1600er eingesetzt.

Ziel ist es natürlich, der schwachbrüstigen Sowjetwirtschaft durch Exporte auf die Beine zu helfen. Das ist im Ostblock kein Problem. Schon bald ist ein Shiguli der stille Traum in der DDR, UNGARN, CSSR und so weiter...

Aber das Ziel ist 1971 natürlich höher gesteckt. Devisen, „harte Währung“, muss im Westen erwirtschaftet werden. Nur der Name Shiguli hat zu Zeiten des kalten Krieges keinen guten Klang. Viel zu russisch. Man verständigt sich auf LADA.



**2. Platz Gesamt Tour d'Europe 1971**

Die seit 1956 durchgeführte Rallye Tour d'Europe des ADAC Niedersachsen führt regelmäßig auch in die damals nahezu unbekanntes Länder des Ostblocks und ist mit über 10.000 Kilometern Distanz eine fast ideale Herausforderung für die Lada-Truppe. Dies umso mehr als Moskau angesteuert wird.

Die Russen treten wie gewohnt in voller Mannschaftsstärke an - wundern sich etwas über das Deutsche System der „geheimen Zeitkontrollen“ - und meistern auch das im Kollektiv.



Sportleiter Tietsch (rechts) im Gespräch mit dem sowjetischen Team Girdauskas (Mitte) und Madreviz, das den 2. Platz im Gesamtklassement belegte.

### 1973 - im Kollektiv...

Die Rallye führt wieder durch Moskau. Natürlich tritt das Lada-Team erneut an und scheitert diesmal grandios am eigenen System. Sie fahren nämlich Kolonne.

Dies führt dazu, dass sämtliche Werkswagen gemeinsam eine Kontrolle auslassen (!).

Ohne diese Strafpunkte hätten Girdauskas /Kislikh den Gesamtsieg sicher gehabt.

So bleiben nur Pl.5 und P.7.

Unübertroffen bleiben aber Hilfsbereitschaft und Improvisationstalent der russischen Mechaniker.

### 1975

Legendär ist die Service-Unterrichtsstunde für verweichlichte Wessis bei der Fährüberfahrt Palermo-Tunis.

Rauchverbot im Parkdeck?

**„OK - wir rauchen nicht  
- beim Schweißen!“**

Und dann kippen 3 Mann den Lada einfach um und einer stellt blitzschnell - als Kipp-Bremse - das Reserverad unter die gegenüberliegende Dachrinne und dann wird der abgerissene Auspuff ordentlich geflickt.

Man berichtet, die Herren Sowjet-Mechaniker hätten in dieser Nacht noch so manchen Opel, BMW und Alfa auf diese Weise renoviert. Viele Auspuffanlagen sind in Italien zerbrochen.

Und an der Bar soll angeblich anschließend der Dank der West-Kollegen in eine sehr stilvolle Party mit viel Wodka und russischen Liedern eingemündet sein.

### fatale Orga-Panne

Die russischen Teams durften wegen eines Visa-Fehlers nicht den vorge-sehenen Grenzübergang Frankreich/Belgien passieren.

Ein Protest wegen des Zeitverlustes wurde zurückgewiesen.

Außer Spesen nichts gewesen.



## FIAT 124 /125 ....und Söhne: POLSKI FIAT 125p, SEAT 124, LADA /LADA VFTS

### **2101 (1300ccm)**

1971	Tour d'Europe	Gird	Pl. 2
1973	Tour d'Europe	Gird	Pl. 5
1975	Tour d'Europe		k.A.

### **2103 (1500cccm)**

1975	Polen-Rallye /EM	Kozy.	Pl.8
	Monte Carlo	Engs	Ausf
1976	Polen-Rallye /EM	Gird.	Pl.4
	Schweden /WM	Engs.	Pl.11
	Akropolis /WM	Brun	Pl.6
1977	Polen-Rallye /EM	Vuko.	Pl.6
	Jänner Rallye /EM	Engs.	Pl.3
	Schweden /WM	Engs.	Pl.10
	Portugal /WM		Pl.20

Die Grundkonstruktion ist inzwischen fast 10 Jahre alt. Aber 1975 kommt endlich die ersehnte Hubraumerweiterung.

Inzwischen hat der Lada allerdings die Märkte in West-Europa erreicht und erzielt (geringe) Verkaufserfolge.

1975 startet der Norweger **Per Engseth** bei der Rallye Monte Carlo und scheitert an einer Mauer. Er wird bis 1986 Lada treu bleiben.

Auch in Griechenland, Österreich, Finnland und selbst in Großbritannien treten Kunden mit Lada an.

### **21011 (1600ccm)**

1978	Akropolis /WM	Brun	Pl.10
	Polen-Rallye /EM	Wozo	Pl.6
1979	Akropolis /WM	Elizar	Pl.9
	Schweden /WM		Pl.12
	Jänner Rallye /EM	Engs.	Pl.2
	Polen-Rallye /EM	Wozo	Pl.5
1980	1000 Seen /WM	Brun	Pl.16
	RAC-Rallye /WM	Gird.	Pl.17
	Jänner Rallye /EM	Engs.	Pl.3
	Himalaya Rallye	Stohl	Pl.5
	Polen-Rallye /EM	Wozo	Pl.10
1981	1000 Seen /WM	Brun	Pl.21
	Akropolis /WM	Stohl	Pl.12
	RAC-Rallye /WM	Vuko	Pl.24
1982	Polen (nur Ost)		Pl.2
	Akropolis /WM	Stohl	Pl.14
	1000 Seen /WM	Brun	Pl.18
	RAC-Rallye /WM	Vuko	Pl.25
	Jänner Rallye /EM	Stohl	Pl.4
	Safari-Rallye /WM	Stohl	Pl.12

Der junge KFZ-Mechaniker **Rudi Stohl** (Österreich) hatte im Jahr 1969 einen verunfallten Russen-Moskwitch günstig erstanden, zum Rallyeauto aufgebaut und – nachdem er fehlende Motorleistung mehrfach durch (Über-) Mut ersetzen musste – die Stabilität der Sicherheitselemente nachhaltig geprüft.

Auf jeden Fall hatte er so den Draht zu Russen-Autos gefunden, stellte keinerlei Honorarforderungen, sondern wollte nur ein kostenloses Rallyeauto. Die VAZ-Werke gaben ihm einen 1300er Lada und Rudi stürmte damit in die Welt hinaus.

Auf dem Programm stand alles, was irgendwie extrem war.

Ein Prinzip, dem er seine gesamte Rallyekarriere lang treu blieb. Beim Betrachten seiner Ergebnisse ist ein zweiter Trend allerdings ebenso deutlich zu erkennen: egal ob 1000-Seen-Rallye, Akropolis oder Schweden.... Rudi fällt mehr aus, als er ankommt. Aber dies treibt er länger, als alle anderen.

1980, Himalaya-Rallye, Platz 5 hinter Stars wie Mehta und Warmbold. Das war der Durchbruch.



Der Zeitpunkt jedoch ist denkbar ungünstig. Denn die Gegner sind ab 1981 meist allradgetrieben und/oder turbo-befeuert unterwegs....

Tatsächlich ist der international bekannteste Lada-Pilot der Österreicher **Rudi Stohl**, dem man hin und wieder einen der neuen VFTS mit der Bitte übergibt, doch etwas Werbung für die Marke zu machen.

So gesehen treibt einem die Ergebnis-Liste Tränen der Rührung in die Augen..... Was für Ritte müssen das gewesen sein! Rudi steigt 1985 auf einen Audi 80 Quattro um.

## **VFTS: Der Russen-131**



„Ein 131er-Abarth..“ „Quatsch – das ist der Rudi mit dem Russen!“

**1982** begann **Stasys Brundza** – der Werksfahrer - in Litauen mit der Homologation des letzten LADA-Ausbaustufe.(VFTS = Vilnius Fabrik Tuning Sport).

Heraus kam ein aufregendes Rallye-Gerät, welches optisch dem aktuellen FIAT 131 Abarth ähnelte.

Der Antrieb allerdings hatte seine Leistungsgrenze erreicht. 160 PS gibt Lada an. Die Vielzahl an Motorschäden deutet jedoch darauf hin, dass man angesichts der Unterlegenheit weiter an der PS-Schraube gedreht hatte.

Es gelang dennoch nicht, wenigstens im Ostblock der Oberhand zu gewinnen. SKODA 130 hatte die Nase fast immer vorn (Gewicht).

### **2105 VFTS (Gr.B, 1600ccm)**

1983	Akropolis /WM	Stohl	Pl.12
	1000 Seen /WM		Pl.41
	RAC-Rallye /WM		Pl.28
1984	Polen-Rallye /EM	Vuko	Pl.2
	Akropolis /WM	Stohl	Pl.22
	1000 Seen /WM		Pl.21
1985	Polen-Rallye /EM	Soots	Pl.6
	Akropolis /WM		Pl.29
	1000 Seen /WM		Pl.30
	Safari-Rallye /WM	Stohl	Pl.20
1986	Polen-Rallye /EM	Tumal	Pl.4
	Akropolis /WM		Pl.32
	1000 Seen /WM		Pl.18

**Sein letzter Erfolg war der Sieg (gegen SKODA) in der Ostblock-Meisterschaft „Pokal f. Frieden und Freundschaft“**

**1986, Vallo Soots (SU)**