

Der Russe kommt: Niva er so wertvoll wie heute

Legende auf Rädern: Der Lada 2121 wird 35 Jahre alt und hat von seinem Charme nichts eingebüßt

NEUSTRELITZ. Er hat überlebt. Seit dreieinhalb Jahrzehnten. Der Lada Niva ist einfach nicht totzukriegen. Seit 1976 gibt es den Russen unter den Geländewagen äußerlich nahezu unverändert in Deutschland zu kaufen – bis 1989 als fast unerreichbares Traumauto in der DDR, als unschlagbar preiswerten Allradler im Westen. Und so weiß man bei flüchtigem Hinsehen nie, ob man gerade einen Neu- oder einen Gebrauchtwagen vor sich hat, so marginal sind die Unterschiede zwischen alten und neuen Nivas. Behutsame Modellpflege nennt man das wohl.

Beim Autohaus Selz in Neustrelitz kann man den weltweiten Exportschlager aus Togliatti besichtigen und natürlich auch kaufen. Fast ist es, als besuche man einen alten Bekannten, den man lange nicht gesehen hat. So mag es etlichen Leuten gehen, denn der fabrikneue Oldtimer verkauft sich in geringer Stückzahl nach wie vor. Kunden sind vor allem Jäger, Förster und Landwirte, wie Verkaufsberater Sven Gröning weiß.

Die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg fördert Erstaunliches zutage: im Zeitraum von Januar 2009 bis Januar 2011 schnellte der bundesweite Bestand des Kommunisten-Kraxlers von 3511 auf 9068 Fahrzeuge hoch. Damit erreicht der Allradler 0,7 Prozent

Der Aha-Effekt: Menschen freuen sich und winken

Marktanteil und steht auf Augenhöhe mit Offroad-Kapazitäten wie dem Range-Rover oder dem Nissan Pathfinder. Der Aha-Effekt auf der Straße ist allerdings beim Russen ungleich größer: Menschen freuen sich, winken und geben dem Fahrer ein Gefühl, als sei gerade die Berliner Mauer gefallen. Solche Erlebnisse bleiben Fahrern japanischer Massenware wie einem Mitsubishi Pajero wohl für immer verwehrt.

Was Wunder: Kein Windkanal hat den Charakter-Kubus Niva in 35 Jahren rundlut-

schen können, kein Schnickschnack stört an der Karosserie die omnipräsenten 90-Grad-Winkel, deren optische Prägnanz sich Jahrzehnte ins Autogedächtnis hat einbrennen können.

Hektische Modellwechsel jedenfalls sind der russischen Seele fremd. Auch mit einem 35 Jahre alten Niva sieht man auf der Straße nicht alt aus. So schafft man Klassiker, bleibende Werte. Da wird sich nicht um jeden Preis an den Zeitgeist angebidert. Derart lange Laufzeiten wie beim Niva können nur noch ähnlich behutsam renovierte Klassiker der Offroad-Szene wie Mercedes G oder Landrover Defender auf-

weisen, die ebenso eckig und unverwechselbar sind. Allerdings haben beide einen entscheidenden Nachteil gegenüber dem Klassiker aus dem Lande Lenins. Der eine kostet mindestens das Sechsfache des Gelände-Russen, der andere zweieinhalb mal so viel. Steigt man in den Niva, weiß man, warum. Die Türgriffe außen wie innen zum Beispiel kennen wir noch von einem anderen DDR-Traumwagen, dem Lada 1200, die Innenleuchten ebenso. Die bequemen Sitze sind ein Erbe des Samara, ebenso die filigranen Belüftungsgitter. Ein buntes Sammelsurium aus dem Lada-Regal ...

Lesen sie weiter auf Seite 5



Klettermaxe: 58 Prozent Steigfähigkeit, 86 Zentimeter Wattiefe, 48 Grad Kippwinkel - in Offroad-Fachkreisen sind das Werte, die für Ehrfurcht sorgen.

FOTOS: SEBASTIAN HAERTER

Fortsetzung von Seite 4

Das Armaturenbrett und die Innenverkleidung sind ein Grusel-Gruß aus den 70ern, der nicht nur optisch sondern auch olfaktorisch eine Offenbarung ist. Da muss der Niva-Eigner ganz tapfer sein.

Und er muss verzichten können: Airbag, ABS, ESP, ASR? Das ist Konterrevolution und ebenso wenig lieferbar wie eine andere Motorenvariante als der 1,7-Liter-Benziner mit 81 PS – immerhin sauber nach Euro-5-Norm – oder eine Klimaanlage. Dafür könnte die Heizung des Nivas – typisch Lada – allein einen erklecklichen Beitrag zum Abschmelzen der Polkappen leisten, so kräftig erhitzt sie den Innenraum.

Immerhin gerät der Niva-Fahrer beim Lenken nicht mehr so ins Schwitzen – dank der seit einiger Zeit serienmäßigen Servolenkung entfällt vor dem Kauf des Offroaders der Besuch in der Mucki-Bude. So kann man den kompakten Russen gut durchs Gelände zirkeln. Dort, wo er zuhause ist.

Dort, wo er den weich gespülten SUVs, SAVs und anderen Softroadern mal so richtig zeigen kann, wo Luis Trenker das Edelweiß pflückt. 58 Prozent Steigfähigkeit, 86 Zentimeter Wattiefe, 48 Grad Kippwinkel – das sind die wahren Werte des Lada Niva. Da ist Ehrfurcht angebracht.

Permanenter Allradantrieb, Verteilergetriebe und manuell sperrbares Zentraldifferential mit Geländereduktion sind die Geheimwaffen, mit denen der vergleichsweise leichte Russe die fetten Möchtegern-Geländewagen der Gegenwart jederzeit auf der nassen Wiese stehen lässt. Von der sie der Niva aber wieder generös befreien kann: Bei Bedarf zieht er bis zu 1,9 Tonnen Anhängelast. Und er lässt sich sogar auf Autogas (LPG) umrüsten, so dass man wahlweise mit Gas oder Benzin fahren kann.

Die Aufpreisliste umfasst nützliche Extras wie Gewehrhalter, Wildwanne, Trittbretter, Standheizung oder extra Fernscheinwerfer. Selbst ein



Evolution statt Revolution: große Spiegel sind nun serienmäßig.



Alter Bekannter: Der Niva ist ein rollender Bauchladen mit Ersatzteilen längst vergangener Lada-Modellreihen. Dieser Türgriff zum Beispiel stammt noch vom seligen Lada 1200.



Ende Gelände? Von wegen! Wenn die Straße aufhört und die Feldwege anfangen, ist der agile Gelände-Russe erst richtig in seinem Element und zeigt, was er kann.



Plastewüste: Die Tacholandschaft wurde jüngst um ein Außenthermometer (digital!) ergänzt. Einen oder zwei Airbags sucht der Niva-Käufer indes vergeblich. Das ist was für Weicheier.