



Logo: Das schicke Lada-Emblem geht auf den alten Namen „Shiguli“ zurück, der traditionelle Wolga-segelboote bezeichnet.



Partisanen auf vier Rädern

Brüder, zur Sonne: 21 Jahre trennen diese Nivas. Von vorn betrachtet, fallen nur die vergrößerte Blinker-Positionsleuchten-Einheit und die „Elefantenhorn“ genannten Spiegel des 2008er Modells ins Auge. Klassiker bleibt eben Klassiker.

Von Sebastian Haerter

Früher war er ein nahezu unerreichbarer Traumwagen, heute ist er ein billiger Allrader: Der Lada Niva hat die Jahrzehnte überdauert. Seit 37 Jahren wird er fast unverändert gebaut. Doch nun droht ihm das Aus durch die EU. Ein Treffen mit einem Auto aus einer anderen Zeit.

NEUBRANDENBURG. Den Wettlauf der politischen Systeme hat Russland vorerst verloren. Das Modell „Sozialismus“ wollte nach sieben Jahrzehnten weltweiten Probeaufs kaum noch jemand haben. Jetzt aber hat das Riesenreich doch noch einen kleinen Sieg gegen den Kapitalismus davongetragen.

An einem Schlamloch in Burg Stargard kam es jüngst zum Showdown der Systeme. 96 Jahre nach der Oktoberrevolution. Die Protagonisten: Ein 26 Jahre alter Lada Niva, ein Radlader westlicher Bauart und ein amerikanischer Geländewagen namens „Hummer“. Die Aufgabe: rein in den Schlamm – raus aus dem Schlamm.

Ausgerechnet der Oldie unter den beteiligten Allradern – besagter Niva – schaffte es als Einziger aus eigener Kraft, sich aus dem Schlamm(assel) zu befreien, während Hummer und Radlader sich hoffnungslos festführten und von einem ostdeutschen Lkw, Marke W50, aus dem Matsch gerettet werden mussten. „Das umstehende Publikum quittierte es mit lautem Johlen“, berichtet Andi Schmidt vom IFA-Landesverband in Burg Stargard süffisant und grinst sich eins.

Doch dies wird vermutlich der letzte Sieg des kleinen Gelände-Russen auf deutschem Boden gewesen sein, denn seine aktuellen Gegner sind größeren Kalibers: Die EU und ihre Crashnormen. Wohl spätestens 2015 oder 2016 werden sie den weltweiten Exportschlag aus Togliatti hinweg bürokratisiert haben, der im Jahre 1976 als Ladas erste Eigenentwicklung das Licht der Welt erblickte und sie gleich im Sturm eroberte.

Damals waren Crashtests nicht so wichtig: Mit wem will man schon in der Tundra zusammenstoßen? Mit Rentieren? Heute haben die Autos mehr Airbags als ein Clown Luft-

ballons und müssen sich an Hindernissen vorschriftsmäßig zusammenfallen – da kann der vor 37 Jahren erstmals produzierte Russen-OPA keinen Stich mehr machen. Schon jetzt hat es der Exporteur nur mit einem Trick geschafft, seinen Bestseller diesseits des Urals weiter anbieten zu dürfen. So heißt die Germanen-Variante des fabriktüchtigen Oldtimers seit kurzem „Lada Taiga 4x4“, und es werden pro Jahr auch nur noch 1000 Exemplare in Deutschland verkauft.

Womöglich wieder Wahnsinns-Wartezeiten Damit gilt der Geländewagen als Kleinserie – angesichts der bisher produzierten Stückzahlen von weit jenseits der zwei Millionen und mehr als 100 000 nach Deutschland exportierten Nivas eine putzige Untertreibung. Aber so bleibt er wenigstens von Brüsseler Bürokraten-Bannstrahl verschont. Vorerst.

Das könnte nun zu paradoxen Situationen führen, die man seit 1989 längst vergessen glaubte: Lieferengpässe, vielleicht sogar Wartezeiten auf einen Lada. Trotz antiquierter Technik wollen derzeit noch immer weit mehr als 1000 deutsche Kunden einen neuen Niva haben: Allein im Oktober wurden nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes 96 Nivas in Deutschland neu zugelassen – man kann sich ausrechnen, dass das knapp wird.

Beim IFA-Landesverband bekommt unterdessen der in Ehren ergraute Sieger des Schlammduells als Winterauto süffisant und grinst sich eins.

Doch dies wird vermutlich der letzte Sieg des kleinen Gelände-Russen auf deutschem Boden gewesen sein, denn seine aktuellen Gegner sind größeren Kalibers: Die EU und ihre Crashnormen. Wohl spätestens 2015 oder 2016 werden sie den weltweiten Exportschlag aus Togliatti hinweg bürokratisiert haben, der im Jahre 1976 als Ladas erste Eigenentwicklung das Licht der Welt erblickte und sie gleich im Sturm eroberte.



Stammpublikum: Nicht von ungefähr wird der Niva gern von Förstern und Jägern geordert, die den Lada wegen seiner Geländegängigkeit und Robustheit schätzen.

sein Gnadentrost. 1987 gebaut, war der „Niva 1600“, wie ihn das Typenschild ausweist, ein Traumwagen für den automobilchronisch unterversorgten DDR-Bürger.

Ein Blick in den Innenraum, und man erkennt die Gene anderer DDR-Traumwagen. Hier der

Türgriff vom 1600er Lada, da eine Innenleuchte und ein praktisches Dreiecks-Ausstellfenster ... – warum etwas neu erfinden, was sich bewährt hat? Allein die detailverliebten Schnitzereien rund um das Lada-Emblem im Lederummantelten Bakelit-Lenkrad sind ein Fall fürs Welt-

kulturerbe und würden auch der Hütte der Hexe Baba Jaga gut zu Gesicht stehen. Und mal ganz ehrlich: In den 80er Jahren war der Niva mit seiner Technik noch voll auf der Höhe der Zeit. Es gab permanenten Allradantrieb mit Geländeuntersetzung und zu-

schaltbarer Differentialsperre, einen OHC-Motor mit 75 PS, Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen vorn, Längslenker-Starrachse mit Schraubenfedern hinten sowie einen Pkw-Innenraum – so viel Innovation hätte man 1976 von der Autoindustrie der UdSSR nicht erwartet, die bis dato eher mit Fiat-Lizenzbauten glänzte.

Und noch heute ist der 26 Jahre alte Kommunisten-Kraxler gut in Form, obwohl er viel leisten musste. „Er fuhr bei einem Jäger und wurde nicht geschont“, weiß sein Besitzer Andi Schmidt, der den Wagen ebenfalls nicht mit Samthandschuhen anfässt.

Elektronischer Komfort wäre Konterrevolution Ab in die Zeitmaschine und die Uhr um 21 Jahre vorgedreht: Silvio Witt aus Neubrandenburg besitzt einen „Taiga 4x4“, Baujahr 2008. Oder doch nicht? Außerlich kantig wie eh und je – da muss man schon genau hinsehen, um die behutsame Modellpflege zu erkennen, die dem Geländewagen im Laufe der Jahrzehnte zuteil wurde.

„Ich wollte ein Auto, das nicht perfekt und rundglutsch ist“, sagt der 36-jährige Besitzer. Ziel erreicht, könnte man sagen. Einen Airbag, Klimaanlage, Fensterheber oder anderen elektronischen Tand sucht man vergeblich – das ist Konterrevolution. Immerhin ist seit kurzem ein ABS lieferbar.

Den größten Eingriff gab's 1995, als Lada seinem liebsten Kind eine neue Heckklappe, größere Leuchten und ein modernes

Amaturrenbrett verpasste. Der Antriebsstrang indes ist mehr oder minder unverändert und sorgt dafür, dass der Charakter-Kubus auch da noch durchkommt, wo andere hilflos mit den Breitreifen scharren. Auf der Straße singen Motor, Getriebe und Bereifung im Chor ein wehmütiges Lied, und wenn der Fahrer sich nicht beherrschen kann, kippt sich der 1,7-Liter-Motor des Russen den Sprit in die Einspritzanlage wie nichts Gutes: „12 bis 13 Liter auf 100 Kilometer dürfen's schon sein“, kann Silvio Witt berichten.

Kurzzeitig gab es zwar mal einen sparsamen Peugeot-Diesel im Niva, doch der kam nicht über die Euro-1-Schadstoffnorm hinaus, und Brüssel mag keine Raucher. Außerdem soll das gallische Spenderorgan dem Vernehmen nach mit seinen Vibrationen sämtliche Schrauben des Niva gelöst haben, woraufhin das russisch-französische Experiment abgebrochen wurde.

... und nicht zu teuer für eine Zeitmaschine

Der renovierte Innenraum des Neu-Niva hat über die Zeiten leider etwas an Charme verloren. Herrschte hier am Anfang noch die perfekte Einheit aus äußerem und innerem 70er-Jahre-Design, sickerte das moderne Unheil in Form seelenloser Plaste stückchenweise in den Innenraum des Klassikers. Außen kantig, innen klebrig. Außen Rolling Stones, innen Modern Talking. Nicht einmal Machorka rauchen muss man als Niva-Fahrer. Ein Aschenbecher ist zwar vorhanden, aber die Ausdünstungen des Interieurs reichen allein schon für einen gepflegten Rausch. Kopfschmerzen eingeschlossen.

Doch da muss man durch, und irgendwann möchte man das seltsame Parfum nicht mehr missen. Wie übrigens den gesamten Niva. Er ist so herrlich anders. Ein Gast aus einer anderen Zeit, ein Typ mit Charakter, mit Ecken und Kanten, nach dem sich die Leute auf der Straße umdrehen. 11 250 Euro muss man mindestens für einen neuen Niva berappen. Nicht zuviel für eine Zeitmaschine.

Kontakt zum Autor
s.haerter@nordkurier.de



Manche Dinge ändern sich nie, zum Beispiel die metallenen Türgriffe, die seit Jahrzehnten etliche Lada-Modelle aus Togliatti zieren.



Ein schmaler Grat: Die Verarbeitungsqualität des Gelände-Russen ist in vielem als rustikal zu bezeichnen. Spaltmaße sind es für Weicheier.

Zentrale der Macht: Wer die drei Hebel der Schaltzentrale richtig einzusetzen weiß - Geländeuntersetzung, Ganghebel und Differentialsperre -, kommt nahezu überall durch. Den Preis dafür zahlt der Niva-Fahrer an der Tankstelle: 12 bis 13 Liter Super auf 100 Kilometer gönnt sich der kompakte Russe, vor allem im Gelände und in der Stadt. Dafür darf er 1,9 Tonnen ziehen und kann all die fetten SUV und Mächtegern-Geländewagen von der nassen Wiese ziehen, auf der sie sich festgefahren haben ...

FOTOS: SEBASTIAN HAERTER



Das alte Niva-Cockpit: Schnitzarbeiten im lederummantelten Bakelit-Lenkrad, dazu klassische Rundinstrumente.



Geschmackssache: Der „Bullenfänger“ – ein aufpreispflichtiges Zubehörteil – wirkt an der klassischen Niva-Fassade wie angeklebt.



Straße der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft: Wer in der Schule Russisch hatte, ist hier im Vorteil.



Weit wie die Taiga: Mit dem Niva kommt man nicht nur überall hin, man bekommt auch einiges in ihn hinein. Innen trägt dieser Oldie noch sein beiges Originalkleid.



Schauplatz des Sieges: Ein „Modderloch“ in Burg Stargard liefert den Beweis für den allzu späten Triumph des Sozialismus ...



Rein in den Schlamm: Mit permanentem Allradantrieb, Geländeuntersetzung und zuschaltbarer Differentialsperre gut gerüstet ...



... verlässt der Ost-Oldie das Schlammlloch wie andere den Aldi-Parkplatz. Diverse „Westwagen“ führen sich hier trotz Allrad-Antriebs fest.



Wer seinen Weg abseits der Straße sucht, braucht guten Durchblick. Die Scheinwerfer-Scheibenwischer waren deshalb ein gern geordnetes Detail beim alten Niva.