Fahrbericht Lada 4x4: Russisches Relikt

Von Jens Riedel

„Ist das ein altes Auto? Weil, der sieht so aus“, stellt der achtjährige Philip mit fachmännischem Blick fest, als er Platz nimmt. Ja. Der Lada 4x4, besser bekannt als Niva, darf sich getrost in eine Reihe mit dem Land Rover Defender und der G-Klasse von Mercedes-Benz stellen. Er teilt sich mit beiden eine klare und eckige Karosserie, echte Offroad-Eigenschaften und wird ebenfalls seit über drei Jahrzehnten äußerlich nahezu unverändert gebaut. Auch er hat eine treue Anhängerschar und genießt wie die beiden anderen Allrad-Legenden Kultstatus. Der rustikale Russe ist nach wie vor der günstigste echte Geländewagen auf dem deutschen Markt. Trotz der letzten Modellpflegemaßnahmen vor zwei Jahren bleibt er ein fabrikneuer Oldtimer, worin für viele Fans nicht zuletzt – neben dem Preis – sein großer Charme liegt.

Modellpflege vor zwei Jahren? Äußerlich unterscheidet sich auch die aktuelle Generation des Lada 4x4 so gut wie nicht von allen anderen Niva. Kenner machen jedoch etwas größere Blinkleuchten vorne aus, unter denen die Hauptscheinwerfer mittlerweile schon klein wirken. Ein neues Kombiinstrument sowie von innen verstellbare Außenspiegel gibt es seit 2010 ebenfalls. Zudem wurde endlich der Klappmechanismus der – leider immer noch ungeteilten – Rückbank verbessert. Doch die meisten Änderungen bleiben dem Betrachter verborgen. Als Beispiele seien bessere Dichtungen für die Wasserpumpe, eine größere Schwungscheibe, der Bremskraftverstärker aus dem Lada Kalina, geänderte Vorder- und Hinterachsaufhängungen, sowie neue Stoßdämpfer, stärkere Lager für die Ausgangswelle im Verteilergetriebe und die verbesserte hintere Kardanwelle genannt. Der Modellpflege entgangen ist die unorthodoxe Entriegelung der Kofferraumklappe mittels eines dritten Türgriffs im Fond hinter dem Fahrersitz – und nur von da.

Vor allem die Veränderungen am Fahrwerk sind deutlich zu spüren. Das russische Relikt einer längst vergangenen Autoepoche lässt sich spürbar präziser lenken und verhält sich auch in schnelleren Kurven erstaunlich gutmütig. Das neutrale Fahrverhalten ist kein unbedeutender Faktor, denn nach wie vor müssen Niva-Fahrer ohne ESP auskommen.

Und Airbags dürfen sie nach wie vor auch nicht erwarten. Mit diesem Jahr hielt immerhin endlich ABS Einzug in den automobilen Klassiker. Nach wie vor verzögern aber hinten Trommelbremsen den kompakten Offroader und taucht der Vorderwagen beim Bremsen stark ein. Zum herrlich nostalgischen Fahrgefühl tragen auch das große Lenkrad, der ellenlange Schalthebel und die so gut wie ausgestorbenen Kippschalter bei; nicht zu vergessen die herrlich altmodischen Schieberegler für die (leistungsstarke) Heizung.

Der Motor ist weiterhin ein zäher und brummiger Geselle, erfüllt aber mittlerweile sogar die Euro-5-Norn. Er will mit Drehzahl bei Laune gehalten werden. Richtig laut im Innenraum wird es ab etwa 100 km/h. Bis dahin müssen aber ohnehin nach dem Anfahren rund 20 Sekunden einkalkuliert werden. Weit nerviger ist allerdings das ständige Gesurre des Antriebstrangs, das sich vor allem im Schiebebetrieb bemerkbar macht. Unbestritten sind die Geländequalitäten des kompakten Fahrzeuges. 65 Zentimeter Wattiefe, 58 Prozent Steigfähigkeit und ein Kippwinkel von 48 Grad sorgen in Verbindung mit serienmäßiger Differenzialsperre und Getriebeuntersetzung für echte Offroad-Eigenschaften.

Dass der kultige Kraxler mittlerweile auf die schnöde Bezeichnung 4x4 hört, verdankt er dem von Autovaz in Kooperation mit General Motors in Russland gebauten Chevrolet Niva, der hierzulande nicht angeboten wird. Aber für Fans gibt es ohnehin nur einen wahren Niva. Unser Testfahrzeug in der „Exklusive“-Version für 2490 Euro Aufpreis bot unter anderem Dotz-Leichtmetallfelgen, Innenkotflügel, Radio, einen Frontbügel und Trittbretter aus Edelstahl. Wem die 9,5 Liter Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm zu viel sind, der kann den Niva (wie alle Lada) auch mit einer Autogasanlage bestellen.

Trotz Euro 5 und ABS sowie der vielen Detailänderungen wird der Lada 4x4 vermutlich aber nicht mehr ewig leben. Immer schärfer werdende Sicherheitsnormen und die Hand von Renault bei Autovaz dürften in absehbarer Zeit zu einem Nachfolger führen. Wer weiß, vielleicht ist es ja 2015 soweit – dann geht auch der Defender nach noch mehr Jahrzehnten auf dem Buckel endgültig in Rente. (ampnet/jri)

Daten Lada 4x4

Länge x Breite x Höhe (m): 3,72 x 1,68 x 1,64
Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1690 ccm
Leistung: 63 kW / 83 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 129 Nm bei 4000 U/min
Verbrauch (nach EU-Norm): 9,5 l/100 km
CO2-Emissionen: 225 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 129 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 19 Sek.
Leergewicht / Zuladung: 1210 kg / 400 kg
Reifen: 175/80 R 16
Wendekreis: 11 m
Kofferraum: 263 - 982 Liter
Max. Anhängelast: 1490 kg
Grundpreis: 9990 Euro

Bilder zum Artikel:

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

Lada 4x4.

FM2 22:03