



Lada Niva 1.7i Exclusiv

Dreitüriger Geländewagen der unteren Mittelklasse (61 kW / 83 PS)

Auf der Heckscheibe des Lada Niva steht in großen Lettern stolz geschrieben: "Made in Russia". Der Vorteil dieser russischen Produktion bleibt aber während des zweiwöchigen Tests im Verborgenen. Schlechte Verarbeitungsqualität könnte man dem seit 1976 annähernd unverändert gebauten Geländewagen verzeihen. Auch fehlender Luxus liegt im tolerierbaren Bereich. Absolut unverzeihlich ist aber der mangelhafte Sicherheitsstandard. Das Fahrwerk erfordert einen Könner, elektronische Sicherheitssysteme gibt es nicht, der Bremsweg ist zu lang und es fehlen Airbags. Punkten kann der Lada mit einer sehr guten Geländetauglichkeit und einem sehr günstigen Anschaffungspreis von 13.950 €. Der Jäger, der nur kurze Strecken zurück legt und seinem Auto einen harten Einsatz zumutet, darf getrost zum Niva greifen. Wer ein Alltagsauto sucht, sollte sich bei anderen Herstellern informieren. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Duster, Suzuki Jimny.

+ günstiger Anschaffungspreis, kleiner Wendekreis, gute Geländetauglichkeit

- sehr niedriger Sicherheitsstandard, ABS und ESP nicht erhältlich, zu langer Bremsweg, sehr hoher Verbrauch, lauter & rauer Motor, schlechte Fahrleistungen, hoher Wertverlust



ADAC-URTEIL



*abgewertet wegen Sicherheitsmängel

3,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

4,5

Verarbeitung

⊕ Plastikecken und Gummipuffer an den Stoßstangen schützen vor kleinen Beschädigungen. Auch die Seiten werden durch massive Stoßleisten geschützt. Zusätzlich sind robuste Rammschutzbügel an den Schwellern montiert. Großzügig ist die mögliche Zuladung von 380 kg.

⊖ Die Verarbeitung der Karosserie ist nicht mehr zeitgemäß. Kein Spalt verläuft gleichmäßig, die Türen schließen schlecht, die Griffleiste der Heckklappe löst sich ab. Die Verarbeitung von Karosseriefalzen und Schweißnähten lässt Handarbeit vermuten. Ein Trostpflaster stellt das dicke und robuste Blech dar. Im Innenraum lässt sich nichts mehr schön reden. Hier dominiert hässlicher, billig wirkender Kunststoff, der für sehr unangenehme Gerüche im Fahrgastraum sorgt. Den Plastikteilen fehlt es an Passgenauigkeit. Zudem sind sie nicht solide verarbeitet und unzureichend befestigt. Der Motorraum ist zwar von unten massiv gegen Beschädigungen geschützt und verschlossen, weitere aerodynamische Hilfsmittel sucht man am Unterboden aber vergeblich. Der Tankdeckel lässt sich nicht abschließen. Die Türausschnitte sind nach außen überhaupt nicht abgedichtet. An den Schwellern sind aber Schutzleisten vorhanden. Nicht besonders üppig fällt die zulässige Dachlast von 50 kg aus. Bei schwerem Geländeeinsatz sollte man auf die optionalen, empfindlichen Tagfahrleuchten unterhalb der Stoßstange verzichten. Das Reserverad befindet sich im Motorraum. Die optionale Alufelge kann man nach einer Reifenpanne dort aber nicht unterbringen. Schon das Öffnen der Motorhaube wird zum Abenteuer: Der Entriegelungshebel ist im Fahrer-Fußraum schlecht auffindbar, ist sehr schwergängig und droht bei zu viel Krafteinsatz abzubrechen. Die Motorhaube selbst wird nach vorn geschwenkt und steht bei vielen Reparaturarbeiten im Weg. Die Glühlampen der Scheinwerfer müssen vom Radhaus aus gewechselt werden. Dazu muss man auch die Radhausschalen abmontieren.

3,0

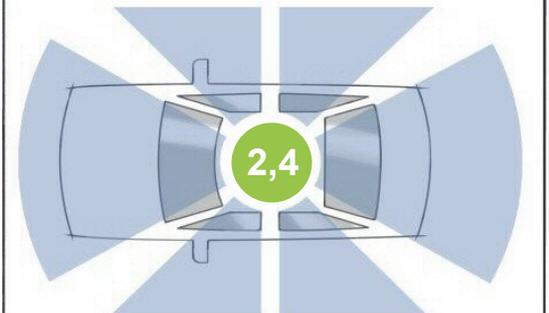
Sicht

⊕ Aufgrund der kantigen Karosse ist es um die Übersichtlichkeit gut bestellt - die Fahrzeugenden können hervorragend abgeschätzt werden. Durch die hohe Sitzposition hat der Fahrer einen guten Überblick über den Verkehr. Bei der ADAC Rundumsicht-Messung liefert der Lada ein gutes Ergebnis ab. Die Dachsäulen stehen steil und sind nicht sehr massiv ausgebildet. Hintere Kopfstützen, welche die Sicht behindern könnten, gibt es nicht. Die Außenspiegel bieten eine hervorragende Rücksicht können aber nicht beheizt werden, im Innenspiegel dürfte das Sichtfeld großzügiger sein.

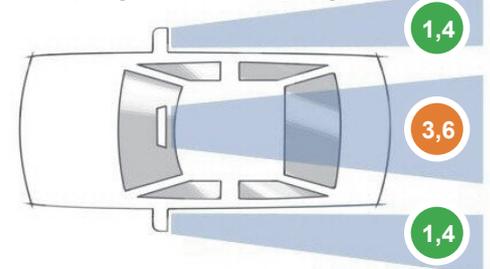


Die fehlenden Kopfstützen sind ein Sicherheitsmangel, erleichtern allerdings die Sicht nach hinten.

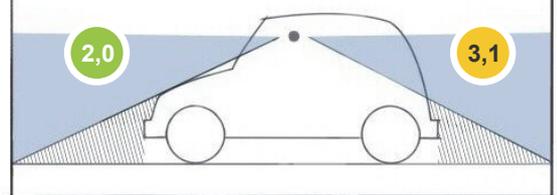
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Vor dem Fahrzeug werden Hindernisse gut erkannt, hinter dem Auto können niedrige Gegenstände übersehen werden. Gegen Aufpreis werden LED-Tagfahrcheinwerfer unter der vorderen Stoßstange montiert.

⊖ Die Windschutzscheibe wird bei Regenwetter unzureichend gereinigt. Das Wischerfeld ist klein und deshalb nicht mehr zeitgemäß. Die Halogenscheinwerfer sorgen nur für unzureichende Straßenausleuchtung. Einparkhilfen gibt es nicht.

3,8

Ein-/Ausstieg

An der hohen Dachkante kann man sich kaum den Kopf stoßen. Ent- und verriegelt werden die Türen per Fernbedienung. Diese ist aber unpraktisch, hängt als Schlüsselanhänger am Fahrzeugschlüssel und die Tasten können leicht vertauscht werden.

+ Haltegriffe am Dach sind für alle Insassen außer dem Fahrer vorhanden. Die optionalen Tagfahrleuchten beleuchten auch nach dem Abstellen des Fahrzeugs noch den Heimweg.

⊖ Die Schweller sind zwar recht schmal, aber sehr hoch, wodurch zum Einsteigen die Füße weit angehoben werden müssen. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen ist sehr mühsam - man muss hoch ins Fahrzeug steigen, der Vordersitz kann nur unzureichend vorgeklappt werden und die Platzverhältnisse sind insgesamt stark eingeschränkt. Die Türen rasten nur ein, wenn sie komplett geöffnet sind, Zwischenrasten gibt es nicht. Da der Kofferraum nicht von außen geöffnet werden kann, besteht die Gefahr, dass man beim Entladen den Fahrzeugschlüssel im Gepäckraum liegen lässt und sich somit aussperrt.

3,6

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen zeigt sich mit 255 Litern etwas knapp. Klappt man die Rücksitzbank um, so stehen zumindest 515 Liter Gepäckraum zur Verfügung. Aufgrund des steilen Fahrzeughecks kann großzügig bis zum Dach beladen werden.



Der Kofferraum ist mit 255 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse gerade noch von durchschnittlicher Größe.

3,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Lobenswert ist die niedrige Ladekante von knapp sechs Zentimetern, die beim Ausladen überwunden werden muss. Beim Einladen müssen Gepäckstücke aber über 72 cm hochgehoben werden. Die Ladeöffnung ist groß, nur im Bereich der Heckleuchten ist sie in der Breite eingeschränkt. Unter der geöffneten Heckklappe können auch Personen mit mehr als 1,90 Meter Körpergröße aufrecht stehen. Der Kofferraum ist gut zugänglich - störend ist nur die Gepäckraumabdeckung, die per Hand hoch gehalten werden muss.

⊖ Die Heckklappe kann nur mit einem Hebel im Bereich der Rücksitzbank entriegelt werden. Dieser ist so schwach ausgeführt, dass er droht abzureißen. Zum Schließen muss man die Klappe kräftig nach unten ziehen. Führt man sie nicht mit der Hand bis zum Schloss, so schlägt sie heftig zu - es besteht hohe Verletzungsgefahr. Der Gepäckraum ist sehr zerklüftet und lässt sich deswegen nicht gut beladen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht kein ebener Ladeboden. Ein Spalt wird von einem Kunststoffflappen abgedeckt und die Lehnen steigen nach vorn an. Somit können keine Gegenstände zu den Vordersitzen durchgeschoben werden. Eine Beleuchtung für den Kofferraum gibt es nicht.

4,7

Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehne ist nicht geteilt, lässt sich aber im Ganzen umklappen. Die Handhabung gestaltet sich aber sehr umständlich: Die Vordersitze dürfen nicht zu weit zurück geschoben sein, dann lässt sich die Sitzfläche der Rücksitzbank vorklappen. Um die Lehne zu entriegeln müssen links und rechts gleichzeitig die Entriegelungen betätigt werden. Beim Hochklappen besteht die Gefahr, dass die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Gepäckstücke gibt es keine Ablagen oder Befestigungsmöglichkeiten.

4,1

INNENRAUM

4,9

Bedienung

Trotzdem, dass es im Innenraum nicht viele Bedienungselemente gibt, dauert es doch gewisse Zeit, um mit ihnen vertraut zu werden. Die Sitzeinstellung ist einfach aufgebaut. Nur das Drehrad für die Lehnenjustage geht etwas schwer. Die Instrumente sind einfach aufgebaut und somit gut ablesbar. Die Tankanzeige funktioniert aber nicht zuverlässig. Kurioserweise erscheint die Außentemperaturanzeige nur dann, wenn Frostgefahr besteht.

⊖ Die Ergonomie des Niva lässt zu Wünschen übrig. Die Schalter und Knöpfe wurden über das Armaturenbrett verteilt, ohne sich über Bedienungsfreundlichkeit Gedanken zu machen. Das Lenkrad lässt sich nicht einstellen und somit auch nicht auf unterschiedliche Fahrer anpassen. Die hängenden Pedale sind nicht gut zu bedienen: Das Bremspedal ist zu hoch eingebaut, es besteht die Gefahr, dass man beim schnellen Wechsel von Gas auf Bremse unter dem Bremspedal hängen bleibt. Um den Schalthebel greifen zu können, muss man eine gebeugte Haltung einnehmen. Bringt man am Hebel Zugkräfte auf, so zerfällt er in mehrere Teile - eine Weiterfahrt ist ohne handwerkliches Geschick nicht mehr möglich. Linksseitig vom Lenkrad ist das unbeleuchtete Zündschloss angebracht. Es wird vom Lenkrad verdeckt, der Zündschlüssel kann nur in einer Richtung eingesteckt werden (nicht auch um 180 Grad gedreht, wie sonst üblich). Bevor der Motor gestartet werden kann, muss aber die Wegfahrsperrung entriegelt werden. Dazu muss ein Schlüsselanhänger an einen Empfänger im Armaturenbrett gehalten werden, was bei eingestecktem Zündschlüssel nicht möglich ist. Der vordere Scheibenwischer hat nur eine Wischgeschwindigkeit und eine nicht in der Länge einstellbare Intervallschaltung - eine zweite Wischgeschwindigkeit und Tippwischen fehlen. Hinten gibt es auch keine Intervallfunktion. Der Schalter für die Außenbeleuchtung ist in der Mittelkonsole angebracht und kurioserweise nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Für die Nebelschlussleuchte gibt es einen weit davon entfernten zusätzlichen Kippschalter. In ihm ist auch die Kontrolllampe eingebaut und vom Fahrer kaum zu erkennen. Die Bedienelemente der Heizung sind schlecht angeschrieben und somit leicht zu verwechseln. Nachts kann man die Hebel nicht sehen. Sie sind dünn, schwergängig und schlecht zu dosieren. Auch der Drehknopf für die Leuchtweitenregulierung ist sehr schwergängig, die Einstellung der Scheinwerfer kann man nicht sofort ablesen. Die Innenbeleuchtung sitzt hinter den vorderen Sitzen an der B-Säule und sorgt somit für dürftige Ausleuchtung. Dort kann sie auch manuell eingeschaltet werden, was vom Fahrer während der Fahrt kaum realisiert werden kann. Leseleuchten gibt es nicht. Nur vereinzelt sich die Schalter am Armaturenbrett nachts beleuchtet.



Billige Materialien, eine durchwachsene Verarbeitungsqualität und die wenig funktionelle Bedienung können auch durch den niedrigen Kaufpreis nicht gerechtfertigt werden.

Das Fahrzeug war mit einem gewöhnlichen Radio aus dem Zubehör ausgestattet, die Positionierung sorgt aber für Kopfschütteln. Es ist so tief eingebaut, dass es nur schwer erreicht werden kann. Bei unvorsichtigen Schaltvorgängen schlägt man mit dem Schalthebel auf das Bedienteil des Radios. Die Musik schallt aus zwei einfachen Lautsprechern im Kofferraum und ist im Fahrbetrieb auf den vorderen Plätzen annähernd nicht zu hören. Sehr wackelig sind die Fensterkurbeln, man hat das Gefühl, dass sie bald abbrechen. Sinnvoll nutzbare Ablagen gibt es weder vorn noch hinten. Selbst die Türtaschen vorn sind zu klein und unpraktisch. Auch das Handschuhfach ist klein, zerklüftet und öffnet nicht weit genug. Zudem ist es unbeleuchtet. Die Außenspiegel werden manuell eingestellt, der Einstellbereich reicht aber nicht für Fahrer aller Körpergrößen. Vor nicht verschlossenen Türen oder Klappen wird nicht gewarnt. Das Anschnallen gestaltet sich vorn und hinten schwierig. Vorn hängen die Gurtschlösser an langen, instabilen Peitschen, hinten sind sie an losen Bändern befestigt und rutschen leicht unter das Sitzpolster.

3,0 Raumangebot vorne*

Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis 1,81 m zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Trotz einer herrschaftlichen Innenbreite kommen sich Ellenbogen und Türverkleidung unangenehm nahe.

4,3 Raumangebot hinten*

– Die Rücksitzbank ist nur für zwei Passagiere ausgelegt und diese sollten auch nicht besonders groß gewachsen sein. Sind die vorderen Sitze auf Personen von 1,81 m eingestellt (Standardmaß 1,85 m, kann aber beim Lada Niva nicht erreicht werden), so finden hinten gerade noch Insassen bis 1,66 m ordentlich Platz. Die Raumbreite wäre noch in Ordnung, aber subjektiv sitzt man eingeklemmt und beengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,66 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 KOMFORT

4,6 Federung

– Das Fahrwerk des Lada Niva mag gute Geländeeigenschaften haben, auf Komfort wurde aber keine Rücksicht genommen. Die Starrachsen poltern skrupellos durch jede Unebenheit und über jedes Hindernis. Um eine große Achsverdrängung zu ermöglichen, ist die Federung sehr weich ausgelegt, was aber gleichzeitig zu heftigen Karosseriebewegungen führt - egal ob beim Befahren von Kurven oder beim Bremsen und Beschleunigen, der Aufbau bewegt sich stark. Auf langen Fahrbahnunebenheiten schwingt dich Karosse durch, was bei den Insassen auf Dauer ein mulmiges Gefühl hinterlässt. Kurzwellige Unebenheiten werden zu einer echten Körperbelastung, Einzelhindernisse werden fast ungefiltert an die Passagiere weitergegeben. Das Auto versetzt dabei oft seitlich.

4,5 Sitze

- + Auf den Stoffsitzen neigt man auch bei hohen Temperaturen kaum zum Schwitzen.
- Die beiden vorderen Sitze lassen sich nur längs verschieben und die Lehnenneigung ist einstellbar. Sitzkomfort sucht man hier vergeblich. Die Polster sind nicht ausgeformt, am Rücken drückt ein Rohrgestell ins Kreuz.

An der Lehne sind zwar Seitenwangen angedeutet, wirklichen Seitenhalt bei Kurvenfahrt bieten sie aber nicht. Die Polsterung fühlt sich schon beim Neuwagen durchgesessen an, am Rücken federt sie aber eher zu wenig. Die Lehnen sind schon beim Durchschnittsfahrer unterdimensioniert - sie sind nicht sehr lang und viel zu schmal. Der Fahrer sitzt niemals entspannt. Die Fußablage auf dem Radhaus ist zwar ordentlich, aber zu weit hinten, wodurch der linke Schenkel angewinkelt wird und nicht auf dem Sitzpolster aufliegt. Beugt man sich dann zusätzlich zum Schalthebel nach vorn, nimmt man eine Körperhaltung ein, die auch auf kurzen Strecken für Verspannungen und Schmerzen sorgt. Auf der Rücksitzbank setzt sich der vorn gewonnene Eindruck bezüglich des Sitzkomforts fort. Einzelsitzcharakter gibt es nicht, die Bank ist durchgehend platt. Man sitzt viel zu hoch, wodurch die Kopffreiheit eingeschränkt ist. Trotzdem werden die Schenkel nach oben gewinkelt und nicht von der Sitzfläche unterstützt.

5,3 Innengeräusch

Bei 130 km/h wurde im Test ein Innengeräusch von 81 dB(A) gemessen. Dieser sehr hohe Messwert wird vom subjektiven Empfinden bestätigt. Egal in welchem Betriebszustand der Motor läuft, er brüllt lautstark vor sich hin. Erstaunlich ist es, dass trotz des lauten Motorgeräuschs auch noch lautes Getriebeheulen im Innenraum wahrgenommen wird. Zusätzlich entstehen an den nicht abgedichteten Türausschnitten und den Außenspiegeln starke Windgeräusche. Auf langen Strecken eine nicht auszuhaltende Lärmbelästigung.

3,9 Klimatisierung

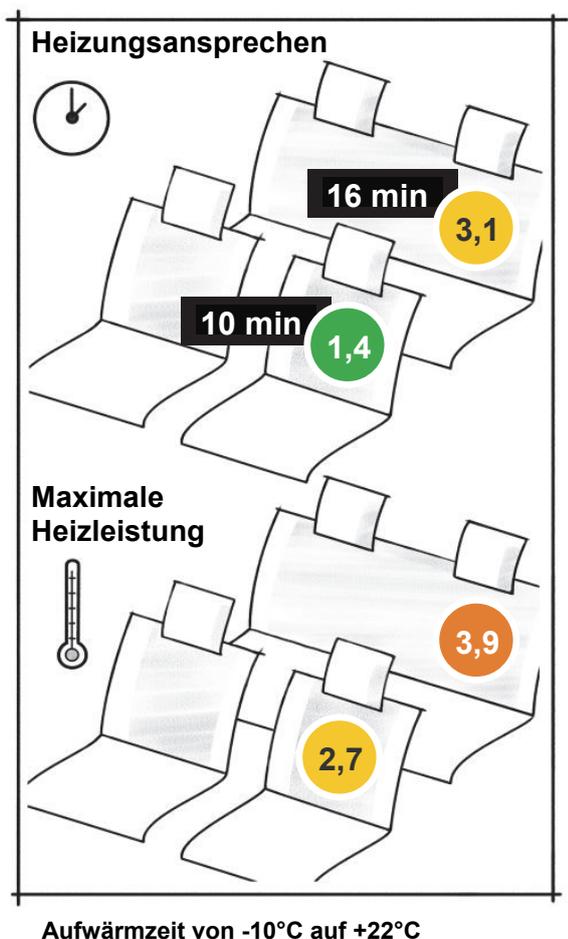
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorn spricht die Heizung sehr schnell an. Bereits nach zehn Minuten herrscht hier eine Raumtemperatur von 22° C. Hinten vergehen aber weitere sechs Minuten. Die Heizwirkung ist vorn wie hinten durchschnittlich.

Mit zwei primitiven Schieberegler werden zentral, für das ganze Fahrzeug die Temperatur und die Luftverteilung eingestellt. Eine Umluftfunktion oder ein Pollenfilter ist nicht lieferbar.

4,7 MOTOR/ANTRIEB

5,5 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen lassen Wünsche offen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) benötigt der Lada volle 11,3 Sekunden. Zudem zeigt sich der 1,7 Liter-Benzinmotor mit seinen 61 kW/83 PS sehr durchzugsschwach. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang kann er nicht überzeugen. Für die Fahrsicherheit, um im Verkehr mithalten zu können, wäre ein höheres Leistungsvermögen von Vorteil.



5,0

Laufkultur

⊖ Der Vierzylinder-Benziner läuft sehr rau. Er ist vom Innraum kaum entkoppelt, wodurch starke Vibrationen an die Insassen weitergegeben werden. Interieur und Schalthebel werden durch die Vibrationen zum Rasseln angeregt. Außerdem beweist der Motor ein großes Dröhnpotenzial. Was bereits bei geringen Drehzahlen die Passagiere nervt, wird im höheren Drehzahlbereich annähernd unerträglich.

4,4

Schaltung

Über zwei Hebel in der Mittelkonsole kann ein Reduktionsgetriebe aktiviert und das Mitteldifferenzial längs gesperrt werden.

⊖ Dem Schaltgetriebe fehlt es an Präzision und die Kupplung ist weich und vermittelt dem Fahrer kein Gefühl für den Schleifpunkt. Auch bei eingelegtem Gang kann der Schalthebel um zehn Zentimeter nach links und rechts bewegt werden. Vor allem der Wechsel von Schaltgassen erfordert Konzentration und eine präzise Führung des Schalthebels. Wechselt man die Gänge innerhalb einer Gasse, so kann der Schaltvorgang aber zügig absolviert werden. Um den Rückwärtsgang einlegen zu können muss der Schalthebel sehr kräftig gedrückt werden. Oft trifft dann im Getriebe Zahn auf Zahn und der Schaltvorgang muss ein- oder mehrfach mit neuem Kuppeln frisch begonnen werden. Legt man den Rückwärtsgang bei ausrollendem Fahrzeug ein, so quittiert es das Getriebe mit lautem Rasseln.

3,3

Getriebeabstufung

Der erste Gang des Fünfgang-Schaltgetriebes ist sehr lang ausgelegt. Das Anfahren am Berg oder mit eingeschlagenen Vorderrädern wird somit zur Tortur für die schwache Kupplung. Für den Geländeeinsatz ist aber ein zusätzliches Reduktionsgetriebe an Bord.

⊖ Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 3.700 Touren, was nicht nur für eine unangenehme Geräuschkulisse sorgt, sondern auch zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führt.

4,3

FAHREIGENSCHAFTEN

4,8

Fahrstabilität

⊕ Permanenter Allradantrieb und eine serienmäßige Längssperre des Verteilergetriebes sorgen für gutes Vorankommen, selbst auf losem Untergrund. Auch in sehr unwegsamem Gelände hat der Niva meist alle vier Räder am Boden. Die Geländegängigkeit ist lobenswert.

⊖ Der Lada Niva ist auch gegen Aufpreis nicht mit ESP erhältlich. Der ADAC Ausweichtest wurde aus Sicherheitsgründen nicht durchgeführt, da ein Kippen des Fahrzeugs wahrscheinlich ist. Einen plötzlichen Lenkimpuls quittiert der Geländewagen mit heftigen Aufbaubewegungen und starkem Pendeln. In Gefahrensituationen sind Könner am Lenkrad gefordert. Vor allem auf schlechten Straßen versetzt der Lada häufig und läuft aus der Spur. Die schlechte Bewertung der Fahreigenstabilität führt zu einer Abwertung des gesamten Kapitels Fahreigenschaften.

3,7 Kurvenverhalten

Fährt man Kurven zu schnell an, reißt der Grip an der Vorderachse schlagartig ab. Der Niva schiebt dann über die Vorderräder weg. Aufgrund des kurzen Radstands reagiert er empfindlich auf Lastwechsel.

3,9 Lenkung*

- + Ein Wendekreis von 10,5 Metern ist vorbildlich.
- Die Lenkung hat eine schlechte Mittenzentrierung. Um die Mittellage arbeitet sie sehr gefühllos. Um Kurvenfahrten einzuleiten muss der Fahrer deutliche Lenkwinkel vorgeben, das Fahrzeug spricht verzögert darauf an. Die Zielgenauigkeit ist verbesserungswürdig. Bei konstanter Kurvenfahrt muss am Lenkrad oft mehrfach korrigiert werden. Die Rückmeldung an den Fahrer fehlt - im Lenkrad spürt man allenfalls Vibrationen vom Motor oder harte Schläge von Fahrbahnunebenheiten. Aufgrund der indirekten Übersetzung ist am Lenkrad viel Kurbelarbeit nötig, die Lenkkräfte halten sich aber in überschaubaren Grenzen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

5,4 Bremse

- Ein Bremsweg von 50 Metern ist absolut nicht tolerierbar (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Grand Trek Touring A/S 98H der Größe 215/65 R16). Wertvolle Sicherheitssysteme wie ABS oder ein Bremsassistent sind nicht erhältlich. Das Pedalgefühl ist schlecht. Die schlechte Bewertung der Bremse führt zu einer Abwertung des gesamten Kapitels Fahreigenschaften.

4,7 SICHERHEIT

5,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- Für den Lada Niva sind keinerlei aktive Sicherheitssysteme lieferbar, die in Gefahrensituationen unterstützen könnten. Im heutigen Straßenverkehr sind Fahrzeuge ohne ABS, Bremsassistent und ESP nicht mehr tolerierbar. Die schlechte Bewertung der aktiven Sicherheit führt zu einer Abwertung des gesamten Sicherheitskapitels. Der Schalter für die Warnblinkanlage befindet sich versteckt an der Lenksäule.

5,2 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest nach EuroNCAP lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

- + Serienmäßig ist eine Rettungskarte an Bord.

– Im Lada Niva gibt es keine Airbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 m. Zudem sind sie unzureichend arretiert und können während eines Unfalls eingeschoben werden. Hinten gibt es keine Kopfstützen, die bei einem Heckaufprall Leben retten könnten. Keiner der Insassen wird per Signalleuchte oder Warnton dazu ermahnt den Sicherheitsgurt anzulegen. An den unpraktischen Türgriffen kann im Falle eines Unfalls kaum Zugkraft aufgebracht werden. Die schlechte Bewertung der aktiven Sicherheit führt zu einer Abwertung des gesamten Sicherheitskapitels.

3,4 Kindersicherheit

- + Auf der Rücksitzbank und dem Beifahrersitz lassen sich die gängigen Kindersitze mit den Sicherheitsgurten befestigen.
- Isofix gibt es nicht. Die Rücksitzbank ist sehr schlecht zugänglich, wodurch die Montage eines Kindersitzes zum Abenteuer wird. Zudem hängen die Gurtschlösser lose an Bändern und müssen mit beiden Händen bedient werden. Sie sind nicht gegen Verwecheln gesichert. Die weiche Polsterung der Rücksitzbank erlaubt keine stabile Befestigung von Kindersitzen.

5,0 Fußgängerschutz

- Der ADAC Crashtest nach EuroNCAP war zum Testzeitpunkt nicht durchgeführt. Dem Niva wird aber ein sehr schlechtes Ergebnis beim Fußgängerschutz prognostiziert. An der Front ist ein nicht nachgiebiger Wildfang-Bügel angebracht. Die Karosserie ist sehr massiv, Fußgängerschutz war zum Zeitpunkt der Entwicklung sicher noch ein Fremdwort. Direkt unter der Motorhaube ist das Reserverad platziert. Energieabbau durch Eindrücken wird somit verhindert.

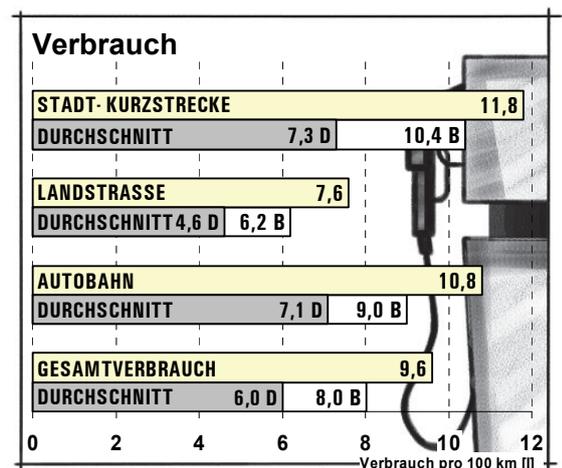
3,1 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO2*

- Der durchschnittliche Testverbrauch beläuft sich auf üppige 9,6 Liter pro 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der Niva 11,8 l, außerorts 7,6 l und auf der Autobahn 10,8 l/100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt 224 g/km. Beim ADAC EcoTest erreicht er somit nur 5 Punkte.

1,1 Schadstoffe

- + Hervorragend ist der sehr geringe Schadstoffausstoß. Beim ADAC EcoTest ergattert sich der Lada dafür 49 von 50 Punkten. Insgesamt reicht es somit zu 54 Punkten und drei Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

- Der sehr hohe Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt unweigerlich zu sehr hohen Betriebskosten.

4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 10.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Service - alle 20.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1,7-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Lada gewährt für den Niva eine dreijährige Herstellergarantie. Die Preise für die Werkstattstunde befinden sich auf einem relativ niedrigem Niveau.
- Alle 10.000 km oder alle 12 Monate muss der Lada zur Inspektion in die Werkstatt, was nicht zeitgemäße, sehr kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte bedeutet. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.

5,5 Wertstabilität*

- Fahrzeuge der Marke Lada erfreuen sich erfahrungsgemäß keiner hohen Wertstabilität. Dem Lada Niva wird deswegen im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

1,2 Kosten für Anschaffung*

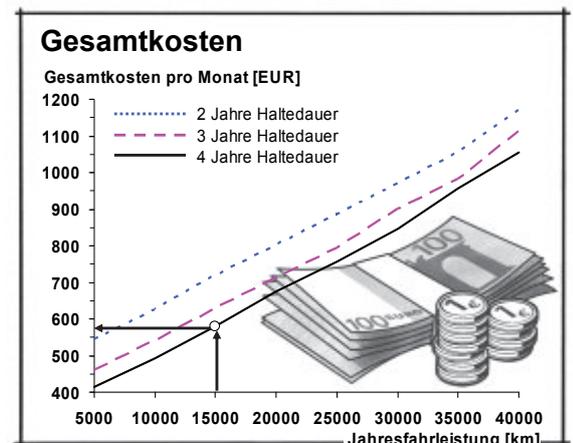
- + Mit einem Grundpreis von 13.950 € kann der Niva getrost als Schnäppchen betrachtet werden. Bei diesem Preisniveau kann man auch über so manche Unschönheit hinweg sehen. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von 1.445 € zusätzlich bestellt werden.

2,9 Fixkosten*

Die Fixkosten bewegen sich noch in erträglichen Grenzen. Vor allem die Kfz-Versicherung ist sehr günstig. Egal ob man nur Haftpflicht oder eine der Kasko-Klassen wählt, der Niva rangiert in eine der günstigsten Einstufungen. Die Kfz-Steuer schlägt mit jährlich 244 € zu Buche.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Mittelfeld. Auch wenn die Betriebs- und Werkstattkosten hoch sind, Reifen- und Fixkosten können gut akzeptiert werden. Der hohe prozentuale Wertverlust wird durch den geringen Anschaffungspreis entschärft.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 580 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1690 ccm
Leistung	61 kW (83 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	129 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/70R15
Reifengröße (Testwagen)	215/65R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,5/10,35 m
Höchstgeschwindigkeit	137 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	19,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	11,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	49,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,8/ 7,6/ 10,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	225g/km / 224g/km
Innengeräusch 130km/h	81dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3720/1680/1640 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1230 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255 l/515 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1490 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	465 km
Garantie	2 Jahre / ab 01/2010: 3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	nicht erhältlich
Leichtmetallfelgen	1.250 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	195 Euro
Schiebe-Hubdach (Faltschiebedach)	1.100 Euro
Tagfahrlicht	300 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	204 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	234 Euro
Monatliche Gesamtkosten	580 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/13
Grundpreis	13.950 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Fahreigenschaften	4,3
Verarbeitung	4,5	Fahrstabilität	4,8
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	3,7
Ein-/Ausstieg	3,8	Lenkung*	3,9
Kofferraum-Volumen*	3,6	Bremse	5,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,8	Sicherheit	4,7
Kofferraum-Variabilität	4,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	5,1
Innenraum	4,1	Passive Sicherheit - Insassen	5,2
Bedienung	4,9	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot vorne*	3,0	Fußgängerschutz	5,0
Raumangebot hinten*	4,3	Umwelt/EcoTest	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	5,2
Komfort	4,5	Schadstoffe	1,1
Federung	4,6		
Sitze	4,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,4
Innengeräusch	5,3	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	3,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Motor/Antrieb	4,7	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	5,5	Kosten für Anschaffung*	1,2
Laufkultur	5,0	Fixkosten*	2,9
Schaltung	4,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,9
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen