



# 37 let dobré práce

**Výroba Lada Niva započala v roce 1976 padesátikusovou sérií darovanou Komunistické straně Sovětského svazu u příležitosti jejího 25. sjezdu. Od té doby se hodně změnilo, auto samo však vypadá skoro stejně.**

**K**oncepce Lada Niva byla v sedmdesátých letech průkopnická především samonosnou karoserií. Všechny tehdejší toyoty či jeepy měly těžkou rámovou koncepci, stále diskutabilnější i z pohledu pasivní bezpečnosti (šlo o vozidla bez deformčních zón). Další zajímavostí nivy byla lichoběžníková přední náprava s mnohem nižšími neodpruženými hmotami, tedy daleko lepší přilnavostí při rychlé jízdě po nerovném povrchu, než měla do té doby převažující náprava tuhá.

## První terénník pro každého

Akčnost a jednoduchost ovládání podporoval i stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem. Většina starších čtyřkolek (donesedávna Nissan Patrol, doteď Suzuki Jimny) sázela na jednodušší uspořádání s trvale

poháněnou zadní nápravou a k ní připojitelnou přední „natvrdo“ přes zubovou spojku. Takovou čtyřkolku mohl řidič použít jen na kluzkém povrchu, kde se rozdílné otáčky předních a zadních kol vyrovnají jejich protáčením. Na suchém by vznikající parazitní momenty hrozily něco roztrhnout. Nebylo tehdy výjimkou, že řidič terénního vozu musel při řazení čtyřkolky nejen zastavit, ale i vystoupit z vozu a uzamknout náboje předních kol odpojující přední nápravu. Sečteno a podtrženo byla Lada Niva prvním terénním vozem, který byl stejně obratný a jednoduchý na ovládání jako většina aut osobních. Záměrně se bráníme říci, že niva byla prvním SUV, protože tyto vozy toho v terénu moc nedokážou. A pokud náhodou ano, zase to nemohou snášet trvale. Největším důkazem konstrukčního mistrovství týmu

Petra Prusova a Valerije Semuškina totiž bylo, že niva projela minimálně to samé co nejdrsnější a na silnici naprosto neohrabané rámové off-roady. Vděčila za to vysokému výkonu (51 kW bylo tehdy dost), nízké hmotnosti (kolem 1250 kg) a především vynikajícím nájezdovým i přechodovým úhlům.

Z nivy se rychle stal sovětský exportní hit se silnou skupinou příznivců i na západních trzích. Ti se postarali také o jiná historická prvenství: niva drží rekord v nadmořské výšce dosažené osobním automobilem (6000 m v Himalájích) a dvakrát dobyla jižní pól. Neznalé možná překvapí, že automobil na snímcích se stále vyrábí a i u nás prodává – v nezanedbatelném počtu kolem sta kusů ročně. Ani dvacet tři let po pádu železné opony totiž nedokážou západní značky nabídnout myslivcům

nic, co by za 237 900 Kč mohlo soustavně jezdit v terénu. Zastyděli jsme se, jak málo o nivě píšeme, a zamířili k českému zastoupení pro testovací exemplář.

## V zimě uklízela sníh

Zatímco třeba u Škody Auto či Renaultu si k testům vybíráme z flotily desítek variant jednotlivých modelů, česká CS Auto Lada funguje podstatně skromněji. K zapůjčení byl jediný exemplář s rámem, na který v zimě montují radlici, s níž odhrnují sníh na rozlehlé skladové ploše. Auto si půjčují zákazníci, kteří většinou chtějí hlavně zkusit, co dokáže v terénu. Na tachometru svítilo 26 000 km, ale při takovém provozu bychom je měli násobit pěti, abychom se dostali na ekvivalent opotřebení octavie jedoucí po dálnici.

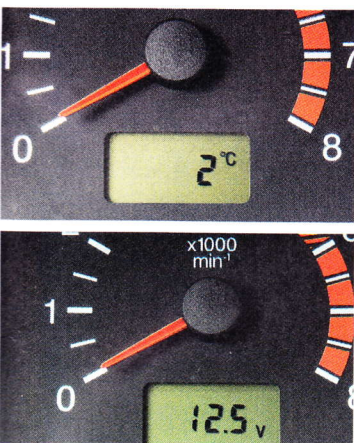
Nelze dělat závěry z jednoho kusu, ale pokud i tak testovaná niva fungovala bezvadně, jsme nakloněni věřit, že na ní fakt něco je. Že se její kult nevezve na populární vlně socialistického romantismu, který má tendenci zapomínat vše špatné: „Jó, za starších časů i stromy měly delší stín.“

Dnešní automobilová technika je značně unifikovaná a testovací jezdec Světa motorů extrémně rutinizovaný řidič. Ať přijde k triválcové fabii nebo Porsche 911, sedne si, nastartuje a odjede. Bez





Zadní pákou se řadí redukované převody. Pro jejich volbu musíte zastavit. Prostřední páka zasune uzávěrku diferenciálu, o čemž informuje **kontrolní svítílko**. Před vjezdem na silnici ji nezapomeňte vyřadit!



Nový přístrojový štít přišel s emisní normou Euro 5 v roce 2010. Obsahuje dokonce i teploměr a ukazatel napětí akumulátoru.

váhání a přemýšlení. U Lady Niva musí nejprve vyzkoušet, který ze tří klíčů je od dveřního zámku. Ač v posledních letech nabral ruský nezmar nečekané tempo inovací a aktuální ročník už má dokonce ABS či tvarové výplně dveří, stále je jeden klíč od nádrže, druhý od dveří a třetí od spínací skříňky. Imobilizér není v něm, jde o samostatný přívěsek, který postaru nejdřív přiložíte k anténě a poté startujete. Navíc to musíte zvládnout méně šikovnou levou rukou, neboť spínací skříňka je na opačné straně volantu. Odjezd tak proti obvyklým sedmi vteřinám zabral zhruba minutu. A to ještě místo směrovek napoprvé zapínáme dálková světla. Fiat, od nějž kdysi VAZ techniku automobilů převzal, měl dvě páčky vlevo pod volantem naposledy v modelech Uno a Croma z počátku devadesátých let.

#### Kvílení k ní holt patří

Zhruba po třech kilometrech jízdy začínáme bojovat s topením. Větrák na první ze dvou rychlostí hučí jak paragán, a tak ho vypínáme. Ovšem i náporový vzduch rychle dělá uvnitř saunu, když je venku kolem nuly. Když spalují vzhledem k výdechům nepřestal proudit ani po přesunutí jezdce na „modrou“, zmocnil se nás docela strach. Rychle jsme si však vzpomněli na doby Škody

Favorit, kdy regulátor teploty nemixoval vzduch, ale pouštěl teplou vodu do radiátoru. A ten po vypnutí nevychladne během pár vteřin. Topení v nivě se reguluje špatně, ale zima vám určitě nebude.

Niva je domeček plný koleček. Přimo mezi předními sedačkami trní pětistupňová převodovka, s níž však jsou ve společné skříni mezinápravový diferenciál s uzávěrou a dvoustupňová redukční převodovka. Vše dohromady vyje jako naložená tatra v kopci. Lada by mohla s nivou a jejím kultem dělat podobnou parádu u západoevropských snobů jako Mercedes s třídou G, kdyby uměla vyrobit tiché převody. Už od začátku výroby platí, že převodovka patří k dílům nejčastěji měněným v záruce. Přitom když se podaří natrefit na kus kvilející snesitelně, pak vydrží statisíce kilometrů. Testované auto mělo na silnici oblíbené tempo mezi 100 a 110 km/h, kdy převodovka ztichla a jízda se opravdu moc nelišila od dnešních zvyklostí. Niva dokonce neměla problém hasit si to po dálnici trvalou stotčítkou, to však již řidiče znervózňovaly tajemné vibrace z útroby. Chystá se snad něco upadnout? Ale nestraše, to jenom hnací hřídele zde ještě nejsou stejnoběžné (často se říká homokinetické), ale jde o klasické kardany s křížovým kloubem jako u avie. A tišší hřídele prý mají být

další inovací, kterou má model stihnout ještě před čtyřicátými narozeninami.

Tohle všechno jsou věci, které nemůžeme nenapsat, byť jsme o den později při testování v terénu nivě sami odpustili úplně vše. Každý dnešní řidič si jich totiž hned všimne.

#### Brzdí a jede rovně!

Ještě na silnici nás však překvapily čtyři věci, které jsou zde v pořádku. Za prvé brzdy. V roce 2010 dostaly silnější posilovač a niva „flekují“ zdatně, přestože nemáte v noze sílu jako Ivan. Za druhé řízení, které je skoro přesné. Při přímé jízdě stačí držet volant rovně. Vzhledem k povaze stroje jsme čekali něco jako u Škody 100, kde člověk šnekovým řízením musel neustále vozidlo dorovnávat. Za třetí ergonomie. Volant sice nelze nastavit a sedačku seřadíte jen podélně, přesto má trojúhelník pedálů, volant a řadicí páka v nivě ideální polohu. Alespoň pro řidiče mezi 175 a 190 centimetry výšky. A za čtvrté naladění odpružení. Když jsme poprvé odbočili na polní cestu a auto trochu prohnali, divili jsme se, jak vzorně kola pod ním pracují. V celé RVHP byla tuhost aut vždy laděna pery, zatímco olejové tlumiče bývaly zcela jalové. Výsledkem rychlé jízdy po nerovném povrchu tak bývaly veleskoky a ztráta ovladatelnosti. Niva

## Základní údaje

### MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec OHC, 2 ventily na válec. Zdvihový objem **1690 cm³**. Výkon **61 kW** při 5000 ot./min, točivý moment **129 N.m** při 4000 ot./min. Pětistupňová přímo řazená převodovka, dvoustupňová přidavná. Stálý pohon všech kol. Nejvyšší rychlost **137 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **16,2 s** (naměřená hodnota). Emise CO<sub>2</sub> 205 g/km.

**Kombinovaná spotřeba** **9,5 l/100 km**

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2200 mm**. Délka x šířka x výška **3720 x 1680 x 1640 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1315/355 kg. Objem palivové nádrže 42 l. Pneu 185/75 R16.

**Objem kufru** **150/980 l**

### ZÁRUKY A CENY

Základní záruka 2 roky, 2 roky na lak, 3 roky na neprozrazování karoserie.

**Základní cena** **237 900 Kč**

### KONKURENTI

Suzuki Jimny 1.3 VVT

**414 900 Kč**

Fiat Panda 4x4 1.3 MultiJet

**349 900 Kč\***

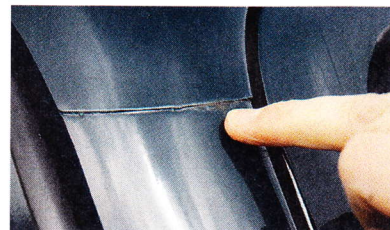
\* Akční cena

### HODNOCENÍ

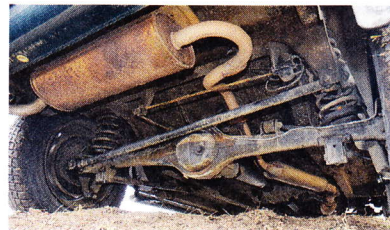
- + Obratnost a jízdní vlastnosti v terénu
- Překvapivá dimenze podvozku, brzd a spojky (od 2010)
- Velmi levné náhradní díly
- Odolné nárazníky
- Výhled z vozu
- Cena auta i náhradních dílů
- Hlučnost převodů
- Dílenské zpracování
- Protikorozní ochrana
- Nepraktické detaily (klíče, otvírání zadní stěny)



Sedačky zde překvapivě nejsou o mnoho horší než u moderních západních vozů



Jako za starých časů: Pokud se o karoserii nivě pečlivě nestaráte, začne brzy reznout



Zadní tuhá náprava je příčně ustavená panhardskou tyčí a odpružená vinutými pery

Foto Petr Homolka

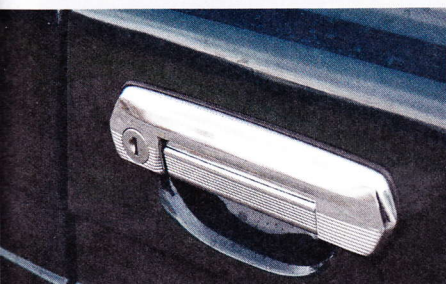


## Žádné retro. Prostě to tak zůstalo

Trabanty, žigulíky a jiné samohyby východního bloku přestávají být šrotem, naopak stále více přitahují sběratele. Niva je příležitostí koupit si takový vůz nový: řada detailů dává vzpomenout na minulá desetiletí.



K vozu dostanete tři klíče. Každý jiný. Ten od spínací skříňky není oboustranný, takže ho musíte zastrčit správně.



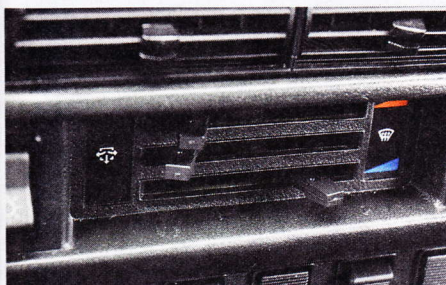
Vzpomínáte si? Tyto dveřní kliky měly lepší žigulíky, třeba model 2106.



Vinylový obklad stropu tak, jak si jej pamatujeme z žigulíků. Materiály u novějších vozů si hrají na textil.



Kulaté světlomety s jednoduchou parabolou a směrováním paprsku pomocí krycího skla. Tradiční je i složitá výměna žárovky, kde musíte celé světlo rozebrat.



Ovládání topení táhly reaguje se zpožděním. Nemixují vzduch, ale pouštějí teplou vodu do radiátoru.



1 Brodění pro Nivu není problém, doporučujeme pak však vyměnit olej v diferenciálech a namazat klouby kol. 2 Největší výhodou proti konkurenci jsou nájezdové a přechodové úhly. 3 Při rychlé jízdě po nerovném povrchu nás překvapilo, jak dobře pracují tlumiče ruského vozu.



Motor je poutivým žigulíkem s rozvody hnanými řetězem (opravdu bezúdržbovým) a hydraulicky vymezovanými ventilovými vůlemi. Osazen vstřikováním **Bosch** s vahou vzduchu a elektronicky řízenou škrticí klapkou sice není rekordním silákem, ale nepřišel o rychlou reakci, plní Euro 5 a na silnici žere kolem devíti litrů.



Západoevropští lháři by tento zavazadelník dokázali změřit na podstatně víc než 150 litrů, které udává Lada. V roce 2010 se velice zjednodušilo sklápění sedaček, takže rychle můžete získat další místo.

při hře na rallye fungovala dokonce lépe než mnohé nové vozy. Vypátrali jsme, že tak skvělá nebyla vždycky. Před dvěma lety však u ní došlo k zásadnímu přepracování podvozku, zesílení ramen a čepů vpředu včetně nového naladění per a tlumičů. A to ty ruské tlumiče prý i docela vydrží, rozhodně nepatří k často měněným dílům – přísahal nám český zástupce značky. Je tak škoda, že opravdu nečekanou rallyeovou zdatnost vozu sabotoval akustický projev sypajícího se železářství. Rachotilo krycí plato zavazadelníku, a hlavně celá výklopná stěna vrzala o zbytek karoserie.

### Nárazník od slova nárazet

Motor si na silnici nevede zle – rozhodně lépe, než by člověk čekal od výkonových hodnot, které se za léta změnily podstatně míň než doba kolem: na 61 kW a hlavně pouhých 129 N.m. Když na čtyřku v šedesáti sešlápnete plyn, budete překvapeni, jak hbitě Niva vyrazí. Ve vyšších rychlostech však její dynamika chřadne i kvůli cestovně dlouhým







prevodům. Před vjezdem do terénu tak nezapomeňte zařadit redukci. Zkrátí převody na polovinu a vůz se začne chovat jak pokropený živou vodou. Motor má najednou sílu, kolik potřebujete, dokonce zvládne výskok při výjezdu. Před opravdu strmým stoupáním je vhodné zapnout uzávěru mezinápravového diferenciálu, aby nezačala hrabat jen přední kola.

Znalci jízdy v terénu namítnou, že niva nemá uzávěrky nápravových diferenciálů, takže při zkřížení náprav značnou prokluzovat odlehčená kola a tažná síla se vytratí. Jenže ona se jen tak nezkrříží. Přes terénní zlomy se s ní nejezdí šikmo jako s velkými japonskými off-roady, ale prostě přímo kolmo. Pokud nemáte jistotu, zda příď na skoro kolmý břeh najede, můžete to nejdřív opatrně vyzkoušet. Nárazník je zde ještě od slova narážet a drobné otlukávání terénu snese. Na to, proti jak kolmé stěně začne niva suverénně stoupat, aniž by se nahoře zavěsila na břicho, jsme koukali nevěřičně jak dlouho na nic. Jedním ze základních důvodů, proč se nivou

jezdí v terénu tak dobře, je výhled ven. Vpředu jasně vidíte rohy karoserie a výhled dozadu je o řád lepší než u dnešních předesignovaných aut. Bachraté japonské off-roady, v nichž vám kameny zmizí pět metrů před vozem a objíždíte je po paměti, vyžadují v neznámém terénu podstatně opatrnější postup. Už proto, že jejich plastový nárazník stojí deset tisíc, zatímco z nivy odpadne na nejvyšší plastový roh za 345 Kč.

Závěr týdenního testu? Vyprodukovat za 237 900 Kč něco, co má tři diferenciály a dvě převodovky, je možné jen na dávno zaplaceném výrobním zařízení. Kdyby niva byla modernější, ale tyto věci neměla, nedělala by myslivcům a strážcům povrchových dolů větší radost. Vlastně si ani neumíme představit, jak dnes bude možné udělat nový model, aby nebyl v terénu horší. Dojde na něj prý za čtyři roky, a jelikož na automobilový průmysl v Rusku nyní dohlíží osobně Putin, berte to i jako poslední příležitost pořídit si za pár korun neprokonatelnou hračku do terénu. ●



### Servis a náhradní díly: poctivost sama

Náhradní díly na Ladu Niva jsou velmi levné – výjimkou mohou být pneumatiky atypického rozměru 185/75 R16 [jimž niva hodně vděčí za své terénní schopnosti] v ceně 3200 Kč/kus. Servisní práce se naopak jeví jako dražší, ale může za to plán údržby napsaný ještě dle toho, co auto skutečně potřebuje, ne dle toho, jak chce být klamán fleetový manažer. Olej v motoru se tak mění každých 10 000 km, olej v převodovce, chladicí kapalina a palivový filtr po 60 000 km. Každých 20 000 km se mění mazivo v kloubech kol, vždy po 30 000 km mažou kardany a mění zapalovací svíčky. Po 80 000 km je předepsána výměna lambda-sond Bosch, které u všech vozů stárnou a začínají lhát, avšak jen Lada má odvahu přiznat to v servisním plánu.

Přední brzdové destičky	340 Kč
Přední brzdový kotouč	690 Kč
Přední tlumič pérování	850 Kč
Zadní díl výfuku	2030 Kč
Olejevý filtr	75 Kč
Filtr sání	200 Kč
Spojková sada	3720 Kč*

\* Přítlačná kotouč, lamela, ložisko – nový, zesílený typ od roku 2010



**Akční cena**  
standardního modelu  
**237.900 Kč**

**Lada Niva**  
**4x4**

**Nejlevnější**  
**OFF-ROAD**



**www.lada.cz**

206359/10



# Hvězda z titulních stránek

**Přitažlivý off-road z předchozího testu vzniká už od 70. let a stal se kultem. Svět motorů po desetiletích známosti vzpomíná na mnohá setkání s Ladou Niva.**

**V** ruském závodě automobilky VAZ se myšlenka na off-road zrodila už v roce 1970. První funkční prototyp odolného vozu určeno-  
ného především pro potřeby sovětského venkovského lidu byl k dispozici o dvě léta později a sériový model VAZ 2121 Niva se představil až na podzim 1975 u příležitosti 50. výročí vzniku SSSR v Moskvě. Na náš trh terénní lada do-  
razila ještě o dalších pět let později. A co všechno jsme o ní během její záviděníhodné kariéry napsali? Zde je výběr toho nejlepšího ze stránek Světa motorů.



4  
76

**Uhodnete, z které známé automobilky pochází tento nový typ vozidla? Nepovede-li se vám to, najdete rozluštění na str. 18-19**

**Chalupáři, ještě si počkáte**

VAZ 2121 Niva je terénní vůz s komfortem osobního automobilu, určený především pro sovětský venkov. Sériová výroba nivy má začít letos. Uvažuje se o roční produkci 150 000 aut. O novinku bude jistě velký zájem také v zahraničí. Podle zkušeností s exportem automobilů VAZ však nelze počítat s tím, že by sovětský V/O Avtoexport nabídl nivu dříve než za rok po zahájení produkce. Naši chalupáři a zemědělci si tedy budou muset chvíli počkat, nejméně do konce příštího roku.

**SM 4/1976**

**Bezkonkurenční**

Niva vlastně nemá konkurenci! Znamé Range Rovery jsou sice pěkné, ale příliš velké a drahé. Ani nový Mercedes-Benz řady G není nejlevnější, podobně jako Jeep patří do kategorie vozů s velkými motory. Menší a cenově příznivější modely jako Daihatsu Taft, Toyota Land Cruiser nebo Fiat Campagnola jsou spíše odvozeninami vojenských jeepů, tudíž nemohou nivě konkurovat ani výbavou, ani jízdními vlastnostmi, ani komfortem.

**SM 17/1979**



44  
79

**NIVA** dobývá Evropu, objevuje se na každém autosalonu, její produkce stále stoupá (str. 14)



**Niva do finíše**

Dnes zamíříme do závodu, kde se denně vyrobí 130 vozů Niva 1600. Přestože osobní modely VAZ-Lada vznikají již na třech linkách, niva byla vytlačena do samostatného provozu. Pod jednou střechou se svařovnou, mechanickou dílnou a montáží je umístěna linka povrchových úprav. Je vybaven rozhlasovým přijímačem a pásy i vzadu. Auto se vydává na zkušební trať a poté k zákazníkovi.

**SM 44/1979**

**Ve znamení 4x4**

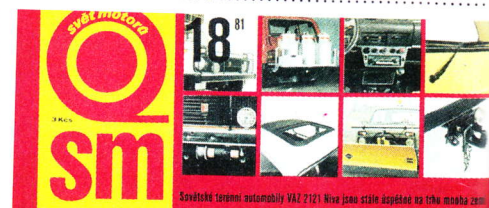
Existují čtyři skupiny automobilů s pohonem všech čtyř kol. První jsou určené hlavně pro profesionální použití v náročném terénu, druhé se hodí především k dopravě osob, do třetí oblasti patří komfortně vybavené, téměř luxusní vozy. A konečně do čtvrté kategorie řadíme malosériové a kusové modely, či dokonce unikáty vyrobené přímo na objednávku. Sovětská Lada Niva se ocitá někde na rozhraní druhé a třetí skupiny.

**SM 19/1980**



19  
80

**ZDRAVÍME 35. VÝROČÍ OSVOBOZENÍ ČESKOSLOVENSKA SOVĚTSKOU ARMÁDOU**



18  
81

Sovětské terénní automobilky VAZ 2121 Niva jsou stále zájmem na trhu motora 2011



**Nejžádanější exportní model**

VAZ 2121 se stal vůbec nejúspěšnějším výrobkem Volžského automobilového závodu v zahraničí. V roce 1979 se jen ve Francii prodalo přes dva a půl tisíce těchto vozů. Obdobná situace vládne také ve Švýcarsku, Rakousku nebo Německé spolkové republice, kde se tento žádaný model s pohonem všech čtyř kol nabízí pod nejrůznějšími obchodními názvy (Lada Niva, Niva 1600, Taiga). Loni se první vozy konečně objevily i na československém trhu.

**SM 18/1981**





## Opět úspěšná

Renault-Lada-Mercedes – takové bylo pořadí nejlepších automobilových značek v cíli letošního rallye Paříž-Dakar. Druhé místo za speciálem Renault 20 Turbo vybojovala pro sovětskou značku posádka firmy Poch, Jean-Claude Briavoine a André Deliaire s vozem Niva 1800 Proto. Pod kapotou se skrývá čtyřválec VAZ s objemem 1800 cm<sup>3</sup> a výkonem 105 kW.

**SM 5/1982**

**Jak se dostala LADA-NIVA na skálu?**

**Kdo ji naučil KRTKOVAT a PLAVAT?**

Rozhovor o TV seriálu NAVŠTĚVNÍCI uvnitř čísla

**NAVŠTĚVNÍCI**

O tom, jak se jezdí v novém televizním seriálu, hovoří režisér Jindřich Polák: „Interiér nivy z 25. století je vybaven barevnou televizí. Vůz umí krtkovat, na principu záření si vyrobí tunel. Navíc jezdí pod vodou. Při výběru vozu jsme se obrátili na AZNP, ale nesetkali se s pochopením. Nebyl problém upozornit Volkswagen, auta bychom dostali druhý den. Protože jsme chtěli zůstat u socialistického tábora, obrátili jsme se na obchodní zastupitelství SSSR. Doporučili nám západoněmecké zastupitelství Lady a sovětské vozy k nám přijely z Hamburku.“

**SM 49/1983**



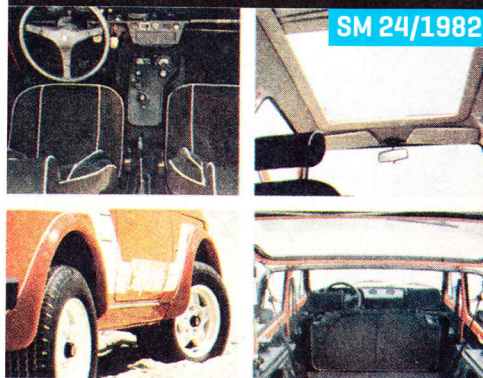
## Senior zůstal v pubertě

**SM 38/1996**

Bylo jednoduché najít úseky, které by niva nezdolala. Každá projede všude, kde už projely traktory. Jednu jsme potkali v Konopišti u podniku Lesy České republiky. Řidič Jan Tůma šokoval tvrzením, že za patnáct let potřeboval jen dva akumulátory a zadní díl výfuku. Má najeto dvě stě tisíc, z toho dvě třetiny v terénu. Pneumatiky se vždycky mění zimní za zimní. Naložím tři chlapy, dva daňky a jedu,“ chválí auto benešovských vyslůvců jeho opatrovník.

## California

Západoněmecká společnost Deutsche Lada Import předvedla úpravu California. Používá tlumiče s plynovou náplní Bilstein a slitinová kola 7 x 15 s úzkoprofilovými pláště, kvůli kterým byly upraveny blatníky. K novince patří také třeba speciální barevná úprava a skládací střešní díl Webasto.



**SM 24/1982**



## Velké plány českého zachránce

Novinkou záchranného systému Narex jsou dvě nivy upravené pro zabezpečení vrcholného autokrosu. V tomto směru je Narex zřejmě první na světě. Nivy by se mohly objevit i v F1, kde by zabezpečovaly odtažení a zásah v pískových dunách okolo trati. Vidět bychom je měli také při automobilových soutěžích.

**SM 33/1987**



## Ještě praktičtější

Pro zvýšení možností upotřebení nivy je dovozcem upravována na Praktik, který zvětšuje objem zavazadlového prostoru ze 150 dm<sup>3</sup> až na 1130 dm<sup>3</sup>, a to odstraněním zadních sedaček. Touto změnou se Niva Praktik přefázuje do kategorie vozidel N1 a umožňuje odečet DPH.

**SM 18/1998**



## Kabriolet a turbo

Hlavním poutačem expozice značky Poch na letošním pařížském autosalonu byl kabriolet Niva 4x4 s přeplňovaným motorem a další niva v provedení, jež bylo úspěšné v řadě obtížných soutěží.

**SM 45/1982**



## Pohodlná a účelná

Užitná hodnota vyplývá z jízdních vlastností a možnosti použití tam, kde by běžný vůz neprojel. Dále ji zvyšuje variabilní zavazadelník se snadným přístupem. Nelze se divit, že niva nalezla řadu spokojených uživatelů. Jestliže její test zveřejňujeme ve dnech 44. výročí osvobození Československa, vyslovujeme přání, aby byla všechna terénní vozidla využívána jen pro užitek a zábavu.

**SM 18/1989**



## Česká rarita

**SM 10/2000**

Velmi dobře se prodává Niva Speciál, provedení připravované firmou OSS frydecko-místeckého dealera Lady Ing. Ivana Pavlase. Dnes má v nabídce jak čtyřmístné provedení s delším zavazadelníkem, tak dvoumístný Praktik Speciál s nákladovým prostorem větším o 1,040 m<sup>3</sup>. OSS už takto vyrobilo přes stovku vozů, které se okamžitě prodaly.