



cestujících se zase vrátí do původně nastavené pozice. Palubní deska prošla kompletním přepracováním, takže je designově na úrovni evropských vozidel z 90. let.

Což ale u účelového automobilu, jakým [Lada 4x4](#) bezesporu je, vůbec nevádí. Ba naopak, výrazná modernizace, ale i původně plánovaná zástavba ergonomického volantu s ovladači multimédií by pověsti auta nejspíš uškodila. Lidi Nivu milují pro její jednoduchost a retro.

Nejvíc nás zajímal přepracovaný systém ventilace s elektricky ovládanými klapkami, čehož jsme se trochu báli. Naštěstí se ukázalo, že strachy byly liché. Uživatelsky je regulace teploty, ale i odmlžování oken konečně přívětivé a na první a druhé pozici je větrák překvapivě tichý.

Přepracováním prošla také přihrádka spolujezdce, která nyní pojme více než klíč na kola, návod a servisní knížku. Není to úložiště pro malou knihovnu, ale z praktického hlediska jde o mílový posun vpřed.

Vylepšení se mělo dočkat i řazení, ale z toho nakonec sešlo. Uvnitř pořád pracuje klasická řadicí páka s měkkou hlavicí na konci, která při jízdě mírně vibruje. Neztratil se ani typický kovový zvuk linoucí se od převodovky, a to kvůli zachované koncepci přímého ozubení.

Lada Niva dostala [airbag](#)! Ano, čtete správně. Nepátrejte uprostřed volantu ani před spolujezdcem, nýbrž hledejte na boku řidičova sedadla. Úkolem vzduchového vaku je chránit šoféra při bočním nárazu nebo nečekaném převrácení v terénu.

V rámci našich testovacích jízd jsme pocítili lehké zmírnění okolních ruchů, což je ostatně způsobeno zástavbou lepších motorových ložisek a antivibračních vložek. Řízení je stejné, nezměnila se ani prostupnost terénem, jelikož Niva stále sjíždí z výrobních linek vybavena uzávěrkou mezinápravového diferenciálu a přídatnou redukční převodovkou.

Ustálená je také reálná spotřeba 10 litrů benzínu na sto kilometrů. Ona nejspíš permanentní čtyřkolka s osmiventilovým zážehovým čtyřválcem o objemu 1,7 litru a výkonu 83 koní nikdy úsporná nebude, ale bude vás to u Nivy trápit? Asi ne, vidíte.

I když má po faceliftu, jde stále o starou dobrou [ladovku](#), která jen pokročila v komfortních mezích kupředu. Bavíme se tedy o uživatelsky přívětivém a stále schopném off-roadu se základní českou cenovkou od 350 tisíc korun. Lada 4x4 tu však nebude věčně a její prognózy jsou různé.

Než se AvtoVAZ oficiálně vrátí na evropské trhy, potrvá to zhruba dva až tři roky. V zásobě bude mít ruská automobilka spoluvlastněná aliancí Renault-Nissan-Mitsubishi omlazené portfolio modelů, přeplňované přímovstříkové motory a také [novou generaci Nivy](#), postavenou na platformě Dacie Duster.

Takový off-road sice přiláká nové zákazníky, ale ty konzervativní, po retru toužící, nejspíš ne. Šušká se však o tom, že klasika vydrží na trhu ještě osm let a bude nabízena souběžně s moderní novinkou. Přece jen cenová dostupnost legendárního [off-roadu](#) je jeho silnou stránkou. Rus se tedy stále drží hesla, zásadně neměň, co funguje. A my jsme za to v případě Nivy rádi...