

# Test Lada Niva Urban: Z lesa do města snadno a rychle

5. 10. 2015 | [Lukáš Dittrich](#)

[Doporučit](#) [Sdílet](#) 247

Znáte ta všechna moderní malá SUV, že ano. To se vezme normální hatchback, přidá se pár plastů a rázem můžete vyrazit snad i trochu do lesa. Lada šla na věc obráceně. Vzala absolutní off-road, také přidala pár plastů, ale vyslala ho pod označením Urban do města. Schválně, dali byste si říci?



## Radosti

Zajímavý vzhled

Více místa pro řidiče

Lepší sedačky

Výrazně pohodlnější podvozek

Stále to je čistokrevný off-road

## Starosti

Hodně zastaralý interiér

Kufr neotevřete jinak než páčkou za sedadlem řidiče

ABS funguje jen velmi decentně

6/10

HODNOCENÍ

Je to už poměrně dlouho od doby, kdy Lada vyslala do světa svůj on-line průzkum, [ve kterém se ptala zákazníků](#), jaká auta by se jim líbila, respektive jaké prvky výbavy by do stávajících modelů chtěli. Výsledkem byly modely [typu Largus Cross, Kalina Cross](#) nebo také [Lada Niva Urban](#). Tedy přesněji řečeno Lada 4x4 Urban, ale po těch desítkách let v prodeji tomuhle autu těžko bude někdo říkat jinak než Niva.

Urban je na poměry Nivy naprosto nabušené provedení, které má ve výbavě věci, o jakých by si mohlo tohle auto ještě nedávno nechat pouze a jenom zdát. Ale pozor, došlo i na vylepšování designu, úpravy interiéru a hlavně na technické drobnosti.

Vše směřuje k jednomu cíli. Udělat z Nivy pohodlnější vůz, který by měl oslovit nové zákazníky a dokonce, [jak říkal Bo Andersson \(šéf Lady\) na jednom videu](#), by měl oslovit i dámy. To všechno jsou věci, které si žádají osobní prověrku a nám se naskytla příležitost krátce si tenhle model vyzkoušet.



Možná vás to nikdy nenapadlo, ale Niva opravdu může být pěkné auto. A stačilo k tomu přidat trochu jiné nárazníky, masku, novou barvu a litá kola. Urban je na pohled a především na fotkách opravdu atraktivní

## Niva Urban, to je speciál

Lada Niva Urban se k nám, respektive do EU, oficiálně nedováží, ale jsou společnosti, jako třeba Made in Russia, které umí zařídit individuální dovoz. Právě zmíněná společnost se postarala o import vůbec prvního exempláře do EU, který si pořídil zákazník z Německa. Šlo o ten konkrétní exponát, který vidíte na fotkách.

Dnes už v Evropě působí pár dalších kusů, ale pořád platí, že pokud sáhnete zrovna po Nivě Urban, vlastníte unikát, který na silnici opravdu každý den potkávat nebudete. A navíc budete mít designově velmi atraktivní auto, které, pokud mohu soudit na základě kratšího svezení, přitahuje pozornost. Já se tomu vlastně nedivím, protože ona taková vylepšená Niva vážně vypadá hodně dobře.



Lada už název „Niva“ nevládní, takže také Urban nese na své zádi označení 4x4. Šestnáctipalcová litá kola jsou standardem, stejně jako třeba nová maska chladiče

**Výbava Urban**, to jsou především šestnáctipalcová litá kola, upravená maska, nové plastové nárazníky, jiná zrcátka a možnost nechat si nastříkat na auto atraktivnější barvu. V této výbavě má **Lada** také snížený podvozek, takže v celku vypadá docela civilizovaně. Vlastně je to taková docela dobrá stylovka. **Defender** je přece jen moc velký a podstatně dražší. Kdo by chtěl něco podobného za menší peníze a zároveň s vhodnějšími rozměry do města, ten bude z Nivy Urban doslova nadšený.

Abych to shrnul, na pohled je Urban povedené auto. Obzvláště, pokud na něj koukáte z dálky a pokud neotevíráte dveře a nedíváte se do interiéru. Ostatně podívejte se na fotky. Na nich totiž vypadá tenhle ruský „Laurin a Klement“ fakt atraktivně. Jenže...



## Zázraky opravdu nečekejte

Jak už to tak bývá také u jiných značek, fotografie jsou jedna věc a realita věc docela odlišná. Niva Urban je pořád [Niva](#) a naplno to poznáte v interiéru, který má sice papírově plnou palbu, chybí snad jen kožené čalounění, ale od pohledu není problém poznat, že veškeré úpravy jsou dodatečné. Třeba takové osvětlení interiéru.

To je velmi zábavné, ne-li přímo srandovní. Na sloupcích máte klasická žlutě svítící světélka. Mimochodem ta stejná má i můj [Fiat 128](#) z roku 1970. Jenže nad přední řadu sedadel se nastěhovala konzole obsahující ještě další osvětlení, které je tentokrát moderně diodové. Je tam sice takové dost přidělané, ale ono to vlastně ani jinak nešlo. A pokračujeme dále.



**Urban je takový tovární tuning. Kromě lepšího čalounění sedadel s lepším tvarem dostanete navíc také třeba diodové osvětlení interiéru, které vytváří s původními žlutými světélky docela vtípnou kombinaci**

Dalším moderním prvkem je anténa. Ta netrčí z auta, jak jste si jistě už všimli, ale je nalepená na čelním skle. Blbost, říkáte si? Omyl, tohle má ryze funkční důvod. Absence antény znamená absenci díry do střechy a to znamená absenci místa, které by mohlo velmi rychle začít reznout. Urban má také třeba alarm nebo centrál na dálkové ovládání. Samozřejmě tu jsou ještě elektricky ovládaná okna, zrcátka a hlavně klimatizace.

Lidé od Made in Russia říkali, že právě klimatizace byla to, co zákazníci nejvíce po Ladě požadovali, respektive co jim u Nivy nejvíce chybělo. V dnešní době se to dá docela pochopit. Klimatizace v Urbanu funguje následovně. Za prvé zapnete klimatizaci jako takovou, kolečkem pod volantem si nastavíte její intenzitu a pak už zbývá pustit větrák.

Kompresor sice občas vydává takové zvláštní zvuky a na to, že šlo o nové auto, byla klimatizace takříkajíc docela hodně cítit (nebo jsem byl moc citlivý, protože jsem pro Urban přijel v nové [XC90](#), kde se pomalu přidává do vzduchu ještě vůně lesa). Ale co, až budete sedět v zácpě a venku bude pětatřicet, tak vám to bude jedno. Klimatizace chladí a to je hlavní. Zpětná zrcátka a okna se ovládají tlačítky mezi předními sedadly. K tomu není co dodat.



**Klimatizaci zapnete tlačítkem vedle mlhovek (mimochodem to oranžové není svítící dioda), tlačítka pro stahování oken a nastavení zrcátek jsou mezi sedadly. Škoda, že se i v Urbanu otvírají třetí dveře klíčkou za sedadlem řidiče**

Výbava je bohatá, respektive standardní na poměry evropských zákazníků, ale zázraky nečekejte. Niva Urban je stále Lada Niva. Se vším, co k tomu patří. Třeba i s otevíráním třetích dveří klíčkou za sedadlem řidiče. Je velká škoda, že zrovna tento detail Lada také neupravila, protože ten je pro praktický život docela otravný. Ale zase máte třetí brzdné světlo s diodami.

## Pro řidiče mnohem lepší

Urban ovšem není pouze o zvyšování výbavy a věcech, které vypadají dobře v ceníku. Lada se opravdu zaměřila i na důležitější aspekty. Tak třeba sedadla. Urban dostal údajně výraznější boční vedení, což bude zřejmě pravda, tedy pokud si [dobře vybavuji zážitky z testu z roku 2011](#). Ale hlavně! Urban má i nový volant. Pravda, na pohled moc krásy nepobral a materiál rovněž není takový, že byste ráno nemohli dospat samou touhou chytit věnec znovu do ruky, nicméně řidič tím získal více místa pro nohy, takže se najednou v Nivě sedí o něco lépe.



Pořád to je stará dobrá Niva. Takže ano, je tu nový menší volant a díky tomu také tedy více prostoru pro nohy řidiče, historické uspořádání interiéru se ale celkově nezměnilo

Ostatní věci už zůstaly při starém, takže před sebou máte prehistorické budíky (nesmějte se jim, nebude to dlouho trvat a klasické ručičky budou v záplavě displejů brány jako prvek luxusu), řadicí páku rozměrů autobusu a další dvě páky pro řazení redukce a uzavírání mezinápravového diferenciálu. Takové věci vám přece nenabídne žádné navoněné městské SUV. Niva Urban boduje!

Vzadu moc místa není, ale o tom vám více řekne přiložená tabulka naměřených rozměrů. Já k tomu pouze přidám možnost sklopit zadní opěradlo téměř do roviny, a to díky sedáku, který lze překlápět vpřed. Má to pouze takový drobný háček. Pokud jste vyšší postavy, sedák nepřeklopíte, neb vám překáží sedadlo řidiče posunutě příliš dozadu. Ale s tím už se nějak popasujete.

Lada Niva Urban: Prostor pro cestující (cm)	
šířka v úrovni loktů vpředu	141
šířka v úrovni loktů vzadu	139
prostor pro hlavu vpředu max.	96
prostor pro hlavu vzadu	89
délka sedáku vpředu	48
délka opěradla vpředu	55
délka sedáku vzadu	50
délka opěradla vzadu	54
prostor pro nohy vzadu řidič 190 cm	10

Lada Niva Urban: Prostor pro zavazadla (cm)	
šířka mezi bočnicemi	104
maximální šířka zavazadelníku	133
výška po plato	46
délka ložné plochy	58
výška nakládací hrany	71
max. délka nákladu (k přednímu opěradlu)	155

## Je pohodlnější!

Tou největší výhodou, kterou Urban přinesl, je ale nakonec komfort jízdy, jakkoliv to zní v kontextu tohoto automobilu poněkud přehnaně. Nižší podvozek a měkčí odpružení jsou cítit na každém metru silnice. Do interiéru se díky dalším opatřením nedostávají žádné vibrace a ve výsledku je tak auto uvnitř překvapivě tiché. Samozřejmě nesmíte vytáčet motor a nesmíte po něm chtít jízdu přes 100 km/h. Klid ruší pouze hučící rozvodovka. Škoda.

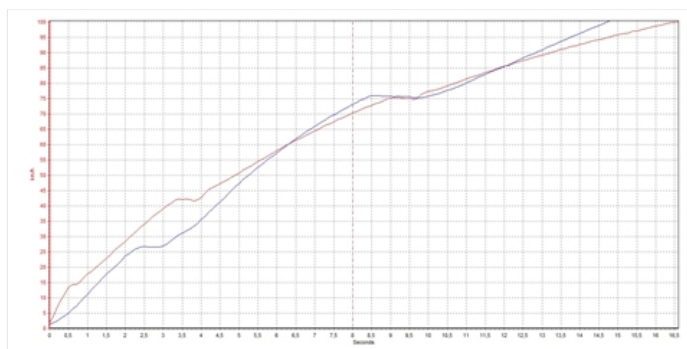
S Nivou Urban jsem si dal zhruba šedesát kilometrů a protože to je přece Urban, do terénu jsem se ani nepodíval. K mému překvapení to bylo cestování vcelku bez problémů, byť každý tak nějak tuší, že na dlouhých trasách by výsledek asi vypadal jinak. Ale k tomu Niva určená není.



**Největší výhodou verze Urban je nakonec civilněji nastavený podvozek, který je nižší a hlavně měkčí. Auto tak po silnici neskáče jako koza v petřeli. Vlastně se s ním dá po silnicích jezdit docela dobře**

Motoru jako takového se nová verze nijak netýká, takže máte pod kapotou stále tu známo benzinovou sedmnáctistovku o výkonu 61 kW (83 k) a s točivým momentem 129 Nm. Pocitově dynamika Nivě snad ani příliš neschází, naměřená realita je ale trochu jiná. Graf najdete níže.

Lada Niva Urban: zrychlení	
0-50 km/h (s)	4,98
0-100 km/h (s)	16,45



**Niva patří se svým nejlepším časem sprintu 0-100 km/h za 16,45 s k tomu nejpomalejšímu, co jsme měřili. V grafu vidíte pro zajímavost srovnání s Fiatem 500X 1.6 MultiJet. Lehká Niva by z počátku Fiatu trochu ujela, ale sprint by nakonec prohrála**

K jízdě s Nivou bych ještě rád přidal jeden postřeh. Ve výbavě už by mělo být ABS, a tak jsem se rozhodl, že to vyzkouším. Pokud Niva opravdu ABS má, pak zasahuje jen decentně. Při plném brzdění ze 100 km/h auto zanoří předek hluboko dolů, postaví se na přední nápravu, gumy pískají a po chvíli se od nich začne kouřit.

To by se asi s ABS dít nemělo. Dal jsem si ještě dva další pokusy, nicméně když jsem při třetím pokusu po pár sekundách brzdění přešel do přetáčivého smyku, raději jsem toho nechal. Jednoduše řečeno, nejlepší bude, když pojedete s Nivou Urban tak, abyste nemuseli plné brzdění používat.



Niva Urba je pěkná, ale pořád je to hlavně terénní dřič, který je kilometry vzdálený současným SUV. Nabízí se otázka, jaký to celé má vlastně smysl

## Urban: Trochu polemiky na závěr

Niva Urban není nezajímavá, to ani náhodou, ale spíše než říkat, že je auto pohodlnější nebo že se z něj dokonce stalo SUV, je přesnější hodnotit jízdou v této verzi jako snesitelnější. Je to vlastně něco na způsob [Land Roveru Defender Rough](#), i když zde v trochu zjednodušené verzi. Prostě dostanete poctivý a celými dekádami prověřený kus železa v hezčím obalu. Ano, také zde vidím tu nevyřešenou otázku: Jaký to má celé smysl?

Hm, těžko říci. Protože i když budete vozit na třetích dveřích logo Urban, stejně budete mít auto určené primárně do terénu. Jenže za to lepší pohodlí zaplatíte daň v podobě ztráty jedné z největších výhod Nivy. Tedy to, že když se někam nevejdete a v lese auto odřete, tak vám to bude jedno. Obyčejný bílý lak karoserie se nějak opraví, ale metalíza? A co když se urvou ty plasty? A co když se poškrábou ta pěkná šestnáctipalcová litá kola? Mám takové tušení, že drásání Urbanu v terénu tak nějak už nebude ono. Nebude to tak bezstarostné.



I lidé z Made in Russia přiznávají, že se sice zákazníci ve velké míře zajímají o Nivu Urban, ale nakonec si jí nekoupí. Důvod je úplně jednoduchý. Za stejnou cenu (zhruba 330 000 Kč) si mohou koupit prodlouženou pětidveřovou Nivu. Ta možná nebude tak pohodlná, ale zase odveze více. To je ale dilema...

Urban je fajn a já jsem rád, že jsem si ho mohl blíže prohlédnout i se s ním projet. Je to takové sympatické retro kombinované s lehkou modernou. Jestli se vám tento vůz líbí, neváhejte. Jestli ale čekáte komfort na úrovni třeba i Dusteru, pak budete zklamáni.

## Technické údaje: Lada Niva

---

Rok	2015
Počet válců/ventilů na válec • rozvod	4/2 • OHC
Typ motoru • zdvihový objem	zážehový • 1 690 cm <sup>3</sup>
Vrtání • zdvih	82,0 mm • 80,0 mm
Nejvyšší výkon	61 kW (83 koní)
Nejvyšší výkon při otáčkách	5 000 ot/min
Nejvyšší krouticí moment	127,5 Nm při 4 000 ot/min
Zrychlení z 0 na 100 km/h	16,6 s
Nejvyšší rychlost	137 km/h
Převodovka: způsob řazení • počet stupňů	manuální • 5 stupňů
Zákl. objem zavazadlového prostoru	150 l
Objem palivové nádrže	42 l
Hmotnost: pohotovostní • celková	1 285 kg • 1 610 kg
Prům. spotřeba: komb.	9,5 l/100 km
Rozměry: délka × šířka × výška	3 720 × 1 680 × 1 640 mm



