

[Adam Forman](#)

## Lada Niva HardCross: Dokonalá hračka

16. května 2017, 07:21

*Nudí vás euroškatule a holdujete poctivé technice? Vytáhli jsme Nivu do terénu a bez bahna na střeše jsme se domů nevrátili.*



Pokud patříte mezi naše pravidelné čtenáře, pak vám jistě neuniklo, [že jsme jednu Nivu již na začátku roku testovali](#). Že by Autíčkář trapně vyplňoval obsah, aby plnil pětiletý závazek pravidelného navyšování vydaných článků? Kdepak! Nejen, že se minulá Lada Niva od té dnešní v mnohém lišila, jiný byl především způsob testování. Zatímco Vojta se ve svém testu nejdříve zamyslel nad novodobým hipsterstvím a poté popsal dojem z městského provozu, já se budu věnovat především prostředí, do kterého byla niva od narození předurčena. Vojtovy rámové lakýrky na pedálech vystřídaly kanady z armádního výprodeje a namísto navoněného saka z vybrané bavlny se do sedadel opřelo plátno blůzy vz. 85 se slanými mapami na zádech. A nemyslete si, že jsem domů jedinkrát dorazil bez bahna na střeše!



Na úvod se sluší nastínit zasazení děje, popsat kulisy a představit aktéry. Pro Ladu jsem si musel dojet do Brněnského sídla společnosti Canocar, která mi vůz půjčila. Tak se stalo, že za začínajícího mrholení jsem na okraji moravské metropole startoval vůz, který jako by vypadl z akčního filmu. První dojem z usednutí za volant je jako seznámení se s novým kolegou. Většinou se hned v první vteřině rozhodne, jestli si padnete do noty, nebo naopak nikdy nenaladíte společnou tóninu. Jenže já měl při ohmatávání tvrdých plastů pocit neodbytného deja vu. Vlevo od volantu umístěnou spínací skříňku jsem našel na první dobrou (#rolling-magnus-walker-style) a pravá ruka instinktivně stiskla dvou-pozicový knoflík světlometů. No jasně, vždyť tohle auto jsem už řídil! Tedy dotyčný exemplář již z původně bílého laku mnoho neměl a navíc již požíval zákonné právo tankovat ethanol, ale návyky byly stejné. S odhodláním znalého světáka jsem probudil čtyřválcovou sedmnáctistovku a povolil tuhý pedál spojky. Niva s hlasitým BLEM-PRT poskočila asi deset čísel a chcípla. Motoristický novinář říkáte? Nerozjet se s autem se mi už nějakou tu chvíli nepovedlo. Starosvětská spojka zkrátka potřebovala trochu citu a pedál plynu naopak razanci hodnou příznavce BDSM.



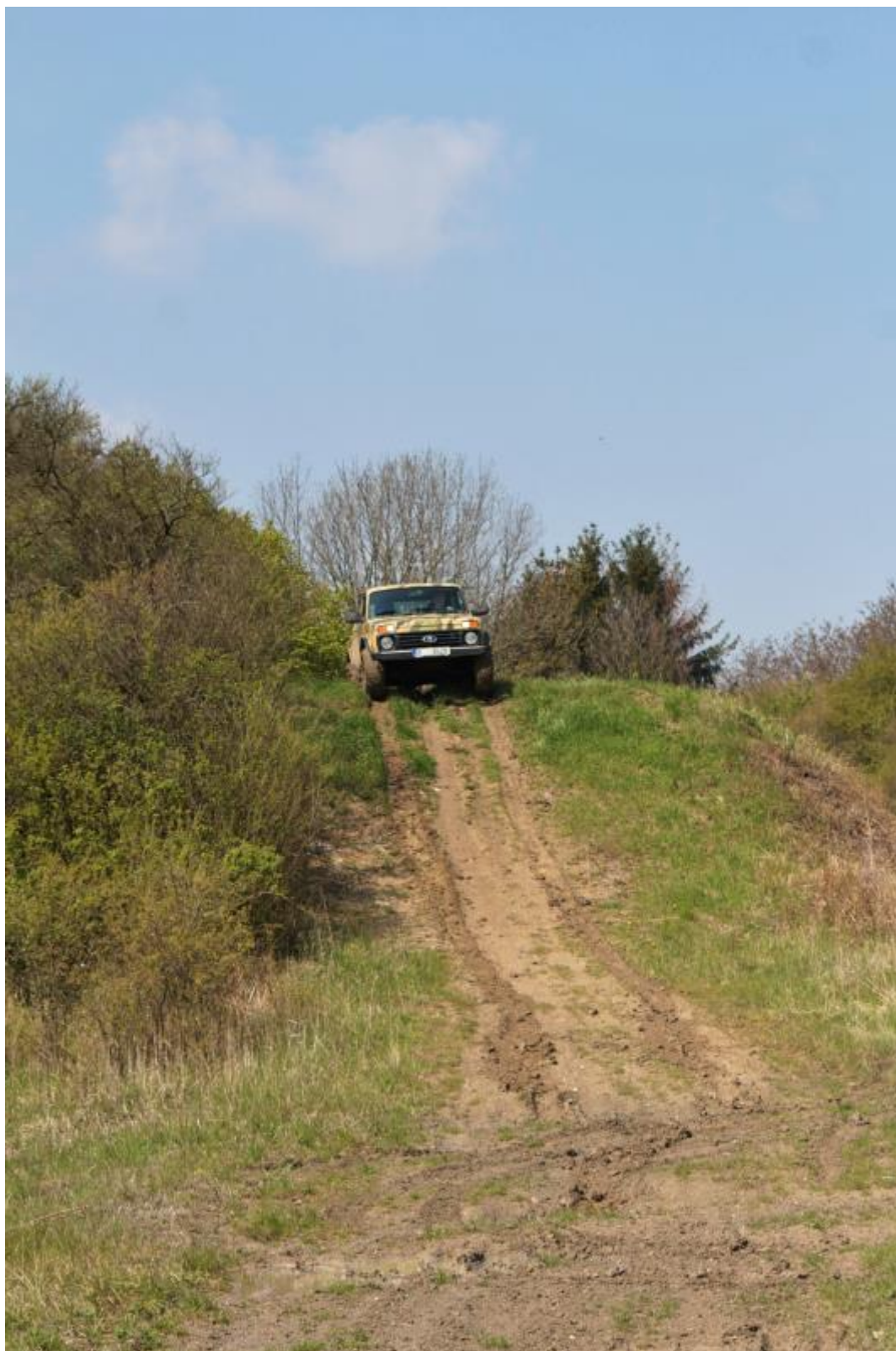
Vyrazil jsem do ulic největší české (pardon, moravské) vesnice a postupně jsem si uvědomoval, že vážně sedím v poctivém ruském offroadu. Z ucpaných magistrál s tramvajovými pruhy uprostřed se brzy stal městský obchvat a najednou jsem spěchal do kopců za Tišnovem. Přede mnou se odvíjely zakroucené okresky, které s oblibou pokořuji při cestách na strojní veletrh a já se rozhodl prověřit, co Niva umí na silnici. Můj pocit z prvního projetí zatáčkou bych nedokázal vyjádřit slovy vhodnějšími, než to dokázal mnohem zkušenější Vojta. Když si Hardcross vyzkoušel na táhlé zatáčce zhruba v sedmdesáti kilometrové rychlosti, zkomponoval všeříkající „Asi jsem se posral“. Skutečně snaha změnit směr se zařazeným třetím a vyšším stupněm působí nejdříve na pud sebezáchovy a poté na svěrače. Na vině je kombinace vysokého těžiště a krátkého rozvoru zvedlé, třídvéřové verze. Oněch 140 kilometrů do Chrudimi, kde bydlím, jsem tedy absolvoval za tři hodiny, za což může z malé části místní zvyk neznačit objížďky a z té větší můj pud sebezáchovy. Dojmy při parkování před domem byly rozporuplné. Byl jsem vyčerpaný, obě nohy mě bolely z dupání do tuhých pedálů a ruce se mi třásly od soustavného boje s nepřesným řízením umocněným terénními pneumatikami. Začínáte mě litovat? Není třeba, byl jsem šťastný. Cítil jsem se, jako bych si šel zaběhat a doběhl o kousek dál, než obvykle. Zvládl jsem to domů a cítil jsem se jako vítěz.



Po krátkém seznámení se s ovládáním a vlastnostmi vozu jsem shledal, že v běžném terénu zkrátka nemá smysl sahat na kteroukoli z páček na středovém tunelu. Naštěstí mě na projížďku pozval dobrý kamarád a pečlivý opatrovník Japonky z dílen Subaru. Bývalá motokrosová dráha nedaleko jeho bydliště poskytovala skutečně důstojné zázemí. Brodění kalužemi, do kterých jsem si netroufal ani ve vojenských botách, svahy se strmým stoupáním a drolivým podkladem a klopené zatáčky děsivých úhlů ve mně vyvolávaly vzrušení i úzkost zároveň. Tentokráte přišla na řadu redukce a vlastně nebylo moc příležitostí ji vyřadit. Tedy kromě rozjezdu ke stoupání. Pokud jste někdy překonávali ostrý svah za volantem mechanického teréňáku, určitě se vám již při letmé vzpomínce vyplavuje do krve adrenalin doplněný dopaminem. Nejdříve proti mně byla zem zdvihající se s ostrým nájezdovým úhlem nad hranu zorného pole. Lada se zařazenou dvojkou kvílela v pěti tisících otáčkách a jako ruzzeřený bizon uháněla vstříc svému vyzývateli. S nájezdem na hranu svahu mi spadl žaludek do kalhot a s děsivým houpnutím vystřídalo zemi přede mnou blankytné nebe. Stoupal jsem vzhůru a pomalu ztrácel otáčky. Od zadní nápravy se začínalo ozývat důrazné Dt-Dt-Dt jak se do výstupu zapojil samosvorný diferenciál. Rozhodné tango na pedálech a vášnivý polibek plynu vyhnaly otáčky k výkonové špičce a kola na okamžik ztratila trakci, jen aby ji za zuřivého bubnování uzávěrek obou náprav opět rychle našla. Lada nabírala výšku jako záchytný MiG rudé armády. Rychlost i otáčky začínaly padat a jen co odhodlání na okamžik vystřídaly pochybnosti, horizont opět zaujal své právoplatné místo před čelním sklem. Vyděšen prudkým přetížením jsem po okamžiku nízkého letu opět protočil kola na štěrk. Nevím, jak jsem to vyjel a nevím, jestli to zvládnou znovu, ale musím to zkusit!



Jenže jak dolu? Jako kočka, která vítězoslavně zdolala strom, jsem si začínal pohrávat s myšlenkou, co teď. Takže, jak mě to tenkrát učili? Uzávěra, redukce, jedna noha na brzdu, druhá na plyn a pomalu dolu. Hlavně prudce nebrzdit. Ani trochu. I když to bude vypadat blbě, radši úplně zapomenou, že něco jako prostřední pedál vůbec existuje. Plížil jsem se k okraji svahu a země přede mnou zmizela. Cítil jsem se jako na okraji zeměplochy, jen pode mnou nebyla [hlava velké A'tuin](#), ale drolicí se svah zachovávající si pevné skupenství jen díky krustě seschlého bahna. Opatrně jsem se přehoupl přes okraj. Ten pocit, kdy jsem chtěl jen trošičku popojet, načež se pode mnou utrhla hrana svahu, mě budí ze snů dodnes. Tedy nejdříve ze všeho jsem brzdil. Ano, to je ta věc, co jsem původně dělat vůbec nechtěl. Situace se ze špatné rychle přehoupla v anexi spodního prádla bahenní minoritou. Nejvíce mě zaskočila zadní náprava, jež usoudila, že přese mě moc dobře nevidí na cestu a počala mě bokem obcházet. Povolil jsem brzdy a dopadl do měkkého polštářku brždění motorem. Volant si vzpomněl na svoji funkci a já umravnil zadek svůj i automobilu. Lada pak poslušně sjela a já pod kopcem zastavil se srdcem bijícím v krku. Svět se pro mě změnil. Cítil jsem to v bahně. Cítil jsem to v zemi. Cítil jsem to ve vzduchu. Mnohé obavy, které jsem předtím měl, byly tímto ztraceny. Neboť již nadále nejsem tím, kdo se bojí.



Šokovaný výraz mi vydržel přesně třetinu minuty, načež jsem se otočil a začal se sápat zpět nahoru. Jak jsem se sžíval se svérázným způsobem, jakým Niva zdolává terén, dovoloval jsem si stále více. Takový přístup by obvykle nevyhnutelně vedl k momentu, kdy svoje a Ladiny schopnosti přecením, ale mnohem dříve nám došel obtížný terén. Na každý kopec jsem se vydrápal, každou nakloněnou zatáčku

projel a bahno nyní v souvislé vrstvě pokrývalo celou maskovanou karoserii. Neplecha byla dokonána a já vyřadil redukci a zamířil domů. Za společný týden jsme s Ladou projeli každou lesní cestu, kterou znám, propálili tři plné nádrže benzínu, vytahovali se před kamarády a strhávali pozornost okolí. Především jsem se naprosto zamiloval. V mém personálním žebříčku aut se Niva svojí zábavností přehoupla přes cokoliv, co jsem kdy řídil a nyní po ní toužím ještě víc, než po Dacii Duster (byť z jiných důvodů). Že to zní až příliš dobře? Ale jistě, má to jeden háček.



Na první pohled se Lada tváří, jako hodná holka. Má moderní motor schopný rozumné spotřeby (Brno-Chrudim 7,5 l/100 km) a to i přes zvýšený podvozek a terénní pneumatiky. Posádku hýčká klimatizací, vyhřívanými sedačkami a elektrickým stahováním okének. Dokonce i ze začátku tvrdohlavá převodovka se s najetými kilometry stále ochotněji podvolovala pokynům řidiče. Jenže pořád je to automobil z půlky sedmdesátých let. Notně vylepšený, to je třeba přičíst k dobru, jenže stále duchem ztracený v minulosti. V dobách, kdy upadnuvší výfuk patřil k běžným starostem řidiče. Cenou ji hravě dožene Duster a komfortem a každodenní využitelností mnohonásobně předčí. Pro práci v lese se pro nízké užitečné zatížení taky příliš nehodí a firmy odradí servisní náročnost. Jenže pro skutečného obdivovatele to nakonec není takový problém. Niva Hradcross je totiž hračka. Velká maskáčová hračka, jako vystřižená z béčkového akčního filmu. Každý dojem je v ní intenzivní, všechno přehnané a bezprostřední. S denním používáním by mě asi Lada začala pekelně štvať. Převodovka neustále vydává kvílivé zvuky, tvrdé gumové špalky se na mokřím hladkém asfaltu chovají nevyzpytatelně a samosvory na obou nápravách dělají z každého průjezdu zatáčkou malé dobrodružství. Pokud bych celý emocemi strávený a benzínem provoněný týden měl shrnout do logického celku, pak vězte, že mi Lada přichystala ty nejkrásnější zážitky, které jsem kdy za volantem strávil. Bohužel přesně jako letní láska dává smysl jen za určitých okolností.

Bude vás bavit při městském poskakování, na výletech, i když s ní vyrazíte jen tak na nákup. Nejdůležitější je, že ve svém přirozeném prostředí, je prostě dokonalá. Jenže jakmile začnete spěchat, převážet děti, nebo stěhovat náklad, rychle narazíte na její limity. Lada je skvělá hračka a ke všemu stroj času, který vás jen vůní hranatého interiéru vrátí do let, kdy jste místo do Chorvatska jezdili k rybníku a kdy letní nocí voněly pečící se buřty a temnotou plápolal táborák. Dokáže skloubit skvělou zábavu v terénu, jednoduchý servis v domácích podmínkách a ten úžasný pocit, že jste se strojem jedno tělo a jedna duše.

*Upozornění Ministerstva švihlé chůze: Článek byl napsán na jediný zátah a jediné uložení. Může obsahovat zkreslené vzpomínky a ničím nepodložené emoce.*

## Technické údaje

**Motor:** atmosférický zážehový čtyřválec 1 690 cm<sup>3</sup>

**Výkon:** 82 koní v 5 000 ot./min

**Točivý moment:** 129 Nm v 4 000 ot./min

**Převodovka:** manuální pětistupňová

**Maximální rychlost:** 137 km/h (reálně kvůli zvýšenému podvozku cca 90 km/h)

**0-100 km/h:** 19,0 s

**Průměrná spotřeba (udávaná):** 8,8 l/100 km