

Fahrbericht Lada Granta: Der hat ein Problem

Von Jens Riedel

Dass neue Modelle stets etwas länger brauchen als angekündigt, bis sie tatsächlich beim Händler stehen, das gehört bei Lada einfach dazu. Nicht anders erging es auch dem Granta. Seit ein paar Wochen kann der neue Kleinwagen aus Russland nun tatsächlich auch hierzulande gekauft werden. Was bislang nicht zu Lada gehörte sind ESP und Isofix-Kindersitzhalterungen - und auch der typische Neuwagengeruch der Plastikausdünstungen ist in der 4,26 Meter langen Stufenhecklimousine verschwunden.

Keine Frage, der Granta lässt gewisse Fortschritte bei Lada erkennen. Sie sind zum Teil gesetzlich gefordert, zum anderen Teil aber auch tatsächliches Bemühen um einen gewissen Fortschritt. Das neue Auto aus dem Werk in Togliatti vermittelt ein (fast) neues Marken-Gefühl. Schaltung und Bremse erfordern weit weniger Bedienkräfte als man es bislang von Lada gewohnt ist. Auch die Untersteuerungstendenz hat gegenüber dem Kalina, der die Basis für den Granta bildet, deutlich abgenommen. Mehr als zwei Airbags dürfen jedoch nach wie vor nicht erwartet werden.

Die Innenraumgestaltung ist schlicht geblieben, hat inzwischen aber fast ein auch von anderen Herstellern in diesem preissensiblen Segment gewohntes Niveau erreicht. Es herrschen harter Kunststoff und schlichtes Schwarz vor. Beides wirkt zweckmäßig rustikal, aber ordentlich verarbeitet, wobei die Mittelkonsole eine leicht andere Oberflächenstruktur trägt. Akzente setzen lediglich die silberfarbenen Zierringe der beiden Rundinstrumente in der Anzeigetafel mit leichtem Tube-Charakter. Dazwischen liegt der kleine Bordcomputer. Die Cupholder ist vor und nicht hinter dem Schalthebel platziert, wo Becher oder Getränkedosen beim Gangwechsel stören würden. Davor liegt ein Ablagefach für Handy oder sonstige kleine elektronische Geräte. AUX- oder USB-Anschluss müssen aber über ein zugekauftes Radio ins Auto geholt werden. Drei weitere offene Fächer nehmen weitere Kleinigkeiten auf. Die Ablagetaschen in den Türen fallen recht schmal und nicht sonderlich tief aus.

Um eines muss man bei Lada keine großen Worte machen: Das Design bleibt – freundlich ausgedrückt – bodenständig. Nun haben es klassische Stufenhecklimousine per se nicht leicht, optisch zu glänzen. Den Granta zeichnen eigentlich lediglich die Karosserieeinkerbungen links und rechts am Heck aus, die die Linie der Rückleuchten aufgreifen. Doch die klare Form hat auch ihre Vorteile. Es gibt für heutige Verhältnisse ungewöhnliche große Fensterfläche und einen erstaunlich großen Kofferraum. 480 Liter fasst das Gepäckabteil, wobei sich sogar noch die Sitzbank hoch- und umklappen lässt, um mehr Platz zu schaffen. Die Sitzfläche, die ungewöhnlich viel Beinauflage bietet, lässt sich bei Bedarf sogar komplett aus dem Auto herausnehmen. Beim Beladen offenbart der Lada aber auch seine nach wie vor einfache Konstruktion. Das Blech des Kofferraumdeckels ist nackt und der Öffnungsmechanismus funktioniert über ein gut sichtbares mechanisches Gestänge. Das führt leider dazu, dass der Deckel gerne erst einmal auf halber Höhe stehenbleibt. Dafür gibt es als Annehmlichkeit eine Fernentriegelung per Knopfdruck vom Fahrersitz aus. Hinten geht es ausreichend geräumig zu, Ablagemöglichkeiten sind aber nur beschränkt vorhanden. Bei Nichtgebrauch lassen sich die Gurte im Fond auf einfache Weise arretieren. Auf allen drei Plätzen gibt es Isofix.

Im Granta kommt überraschend viel Fahrfreude auf. Das 64 kW / 87 PS starke 1,6-Liter-Motor ist ein Acht-Ventil-Einspritzer, der willig hochdreht. Das muntere Triebwerk nimmt sauber Gas an und fordert zu durchaus agiler Fahrweise auf. Das recht gut abgestufte und leichtgängige Getriebe erlaubt bei fleißiger Schaltarbeit durchaus flotte Überholmanöver und gestattet bereits bei etwas über 50 km/h den fünften Gang. Das umschäumte und höhenverstellbare Lenkrad bietet an richtiger Stelle platzierte Daumenmulden. In dieser Klasse ist das keinesfalls selbstverständlich. Leider arbeitet das Gestänge schwammig und nahezu rückmeldungsfrei. Dazu gesellt sich eine gewisse Traktionsschwäche.

Ab 80 km/h würde dem Granta ein sechster Gang guttun, nicht nur um etwas Kraftstoff zu sparen, sondern vor allem, um das Geräuschniveau wenigstens ein bisschen zu senken, denn akustische Zurückhaltung ist nach wie vor keine Stärke eines Lada: Er ist ab 3500 Touren und etwa 130 km/h schlicht und einfach zu laut. Davor singt auch schon der Wind fleißig sein Lied auf der A-Säule, so wie man es von Lada gewohnt ist. Tempo 150 sollte man auf der Autobahn seinen Ohren jedenfalls nicht dauerhaft zumuten. Hier sollte Lada dringend nachbessern, denn mit dem Granta sind durchaus 170 km/h auf dem Tacho und mehr möglich. Wir kamen auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,8 Litern und lagen damit akzeptable 1,2 Liter über dem Laborwert.

Ein Pluspunkt der russischen Fahrzeuge bleibt die Federung. Was für dortige Pisten

gemacht ist, kommt mit den mittlerweile auch in Deutschland doch recht maroden Landstraßen bestens zurecht. Die meisten kleineren Schlaglöcher steckt der Wagen klaglos weg. Ebenfalls dem Herkunftsland zu verdanken ist die leistungsfähige Heizung mit ihrem starken Gebläse und um 360 Grad drehbaren Lüftungsauslässen. Auf eine Klimaanlage müssen Granta-Käufer aber vorerst verzichten. Das neue Kältemittel ist Togliatti noch fremd. Warum Konzernmutter Renault da nichts Passendes aus dem riesigen Teileregale ziehen kann, fragt sich verwundert auch Lada Deutschland.

Wir würden dem Granta auf jeden Fall den Vorzug vor der größeren, aber auch spürbar älteren Konstruktion Priora geben. Dennoch hat auch Ladas Jüngster am Ende ein Problem. Und das heißt Dacia. Als Preisbrecher geht Russlands größter Autohersteller heute einfach nicht mehr durch: Ein Sandero kostet gut 2000 Euro weniger und selbst ein Logan MCV immer noch einen Tausender. Dabei haben beide Marken sogar noch dieselbe Konzernmutter. Aber vielleicht ist genau das das eigentliche Problem von Lada. (ampnet/jri)

Daten Lada Granta

Länge x Breite x Höhe (m): 4,26 x 1,70 x 1,50

Radstand (m): 2,48

Motor: 4-Zylinder-Benziner, Einspritzung, 1968 ccm

Leistung: 64 kW / 87 PS bei 5100 U/min

Max. Drehmoment: 140 Nm bei 3800 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 168 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 6,6 Liter

CO₂-Emissionen: 150 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: 1135 kg / 400 kg

Kofferraumvolumen: 480 l (erweiterbar)

Max. Anhängelast: 900 kg

Wendekreis: ca. 11 m

Bereifung: 175/65 R14

Basispreis: 8990 Euro

Bilder zum Artikel



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.



Lada Granta.
