



Lada Granta 1.6 8V Norma

Viertüriger Kleinwagen mit Stufenheck (64 kW / 87 PS)

Seit 2013 bietet Lada den Granta hierzulande im Billigpreis-Segment als Stufen- und Fließheckmodell an. Mit einem Basispreis von 6.750 Euro ist der Granta derzeit der günstigste Neuwagen in Deutschland. Zum ADAC Autotest tritt der in Russland gefertigte Kleinwagen mit dem 87 PS starken Basisbenziner in der Ausstattung Norma für 7.290 Euro an. Zu deren Umfang zählen Annehmlichkeiten wie Leichtmetallräder und Metalliclackierung. Selbstverständlichkeiten wie eine Klimaanlage, elektrisch verstellbare Spiegel oder eine Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung sind leider nicht erhältlich. Düster sieht es bei der Sicherheitsausstattung aus. ABS und ESP sind zwar an Bord, aktive Sicherheitssysteme wie einen Notbremsassistenten, den heutzutage sogar einige Kleinstwagen serienmäßig an Bord haben, gibt es aber ebenso wenig wie ein modernes Lichtsystem. Lediglich zwei Airbags für Fahrer und Beifahrer entsprechen ebenfalls nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Auch beim Fahren wirkt der Granta in vielerlei Hinsicht reichlich angestaubt. Die Lenkung ist extrem gefühllos, das Fahrverhalten träge und der Motor sorgt zwar für ordentliche Fahrleistungen, missfällt aber mit seinem rauen Lauf und starken Vibrationen im Innenraum. Bei der Verarbeitungs- und Materialqualität sieht man dem Granta den Discount-Preis an vielen Stellen an. **Karosserievarianten:** Fließheck. **Konkurrenten:** Dacia Sandero.

+ gutes Platzangebot vorn, sehr großer Kofferraum, ordentlicher Federungskomfort, kurzer Bremsweg, sehr günstiger Anschaffungspreis

- nachlässige Verarbeitung der Karosserie, lautes Innengeräusch, keine Klimaanlage erhältlich, träges Fahrverhalten, sehr lückenhafte Sicherheitsausstattung



ADAC-URTEIL

3,3 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,8 Senioren

3,4 Langstrecke

3,0 Transport

3,8 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: August 2016
Text: A. Lidl

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

4,3

Verarbeitung

Der Innenraum präsentiert sich ordentlich verarbeitet. Details wie der wackelnde Innenspiegel oder die sichtbaren Schrauben im Bereich des Armaturenbretts machen aber auch hier sichtbar, wie extrem knapp der Granta kalkuliert ist.

- +** Der Testwagen ist mit den optionalen Türleisten ausgestattet, die bei Parkremplern vor Kratzern und Beulen schützen.
- Die Verarbeitungs- und Materialqualität hinterlässt insgesamt einen bescheidenen Eindruck und spiegelt den sehr günstigen Fahrzeugpreis wider - sowohl außen als auch im Innenraum. Die Spaltmaße der Karosserie sind recht groß und verlaufen teils ungleichmäßig. Anbauteile wie die Scheinwerfer oder Stoßfänger sind nicht sauber eingepasst. Der Kofferraumdeckel schließt nicht, wenn man ihn zum Schließen an der Seite anfasst, da er dann verkantet. Zudem ist dieser auf der Innenseite vollkommen unverkleidet, an den scharfkantigen Blechen kann man sich leicht verletzen. Die Mechanik der Scheibenwischer liegt völlig offen und ist somit nicht vor Schmutz geschützt. Bei hohen Geschwindigkeiten beginnen die Außenspiegel zu vibrieren. Die im Innenraum verwendeten Materialien machen durchgehend einen billigen Eindruck, speziell der speckig glänzende Kunststoff der Mittelkonsole. Der Handbremshebel besitzt lediglich einen Kunststoffgriff, der Rest des Hebels aus Metall ist unverkleidet. Besonders bei hohen Temperaturen riecht es im Innenraum unangenehm nach den Ausdünstungen der billigen Kunststoffe. Unverständlich: Der Tankdeckel lässt sich ebenso wie der Drehverschluss nicht verriegeln, sodass der Granta gegen Benzin-Diebstahl vollkommen ungeschützt ist. Die Türen haben an der Unterseite keine Dichtlippe, wodurch der Schwellerbereich leicht verschmutzt. Zudem besitzen die Schweller keine Lackschutzleisten. Der Unterboden ist bis auf eine Metallplatte im Bereich des Motors unverkleidet, immerhin wurde mit Korrosionsschutz nicht geizt. Die Stoßfänger besitzen keine Kunststoffeinsätze, die teure Reparaturen bei kleinen Remplern verhindern können. Die Motorhaube wird lediglich mit einem Haltestab offen gehalten.

2,8

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Granta durchschnittlich ab. Mit dem 50-Liter-Tank kommt der Lada bis zu 700 km weit, ohne zu tanken (auf Basis des ADAC EcoTest). Die Zuladung beträgt ordentliche 535 kg. Die Stützlast ist mit 50 kg nicht sonderlich groß bemessen - zwei schwere E-Bikes samt Fahrradträger lassen sich damit nicht transportieren.

- +** Die viertürige Stufenhecklimousine bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Im Kofferraum befindet sich ein vollwertiges Reserverad, das allerdings nicht der Fahrbereifung entspricht. Bordwerkzeug und ein Wagenheber sind ebenfalls an Bord. Mit 1,95 m (inkl. Außenspiegel) Breite ist der Granta recht schmal, was besonders im Stadtverkehr von Vorteil ist.
- Die Dachlast fällt mit 50 kg (ohne Dachreling) bescheiden aus. Die Anhängelast ist mit 900 kg (gebremster Hänger) bzw. 450 kg (ungebremst) ebenfalls nicht sonderlich hoch.

Im Kapitel Sicht schneidet der Granta insgesamt befriedigend ab. Dank der großen Fensterflächen wartet der Lada mit einer ordentlichen Rundumsicht auf, auch wenn die Dachsäulen recht breit sind. Der Fahrer sitzt in passender Höhe und hat dadurch einen befriedigenden Überblick auf das umliegende Verkehrsgeschehen. Die Scheibenwischer arbeiten recht langsam und lassen links einen ziemlich breiten Bereich unberührt, gleiches gilt für die rechte Seite. Hinzu kommt, dass der schwache Wischerantrieb bei hohen Geschwindigkeiten spürbar mit dem Fahrtwind zu kämpfen hat.

+ Aufgrund der nach vorn abfallenden Motorhaube lassen sich Hindernisse vor dem Fahrzeug sehr gut erkennen. Die Sicht in den großen Außenspiegeln nach hinten ist gut, einen asphärischen Bereich oder gar eine automatische Abblendfunktion sind allerdings nicht vorhanden.

- Lada verwendet im Granta veraltete H4-Lampen, die eine mäßige Ausleuchtung bei nächtlicher Fahrt zur Folge haben. Zusätzliche Lichtfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht sind ebenso wenig zu haben wie ein modernes Lichtsystem (Xenon oder LED). Selbst ein Lichtsensor ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel lassen sich nicht beheizen. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind wegen des hohen Heckabschlusses erst weit hinter dem Fahrzeug zu erkennen. Bei hohen Geschwindigkeiten beginnen die Außenspiegel zu vibrieren, was die Sicht stark einschränkt. Die beiden Fahrzeugenden sind nicht einsehbar, zumindest die Front lässt sich aber gut abschätzen.

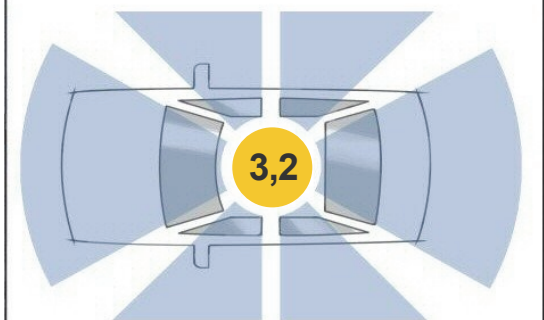
+ Der Schweller befindet sich recht weit unten. Hinzu kommt, dass dieser sehr schmal ist. Da auch der Abstand zum Dach ordentlich bemessen ist, gelingt das Ein- und Aussteigen insgesamt gut. Gleiches gilt für den Zustieg im Fond. Die Türen lassen sich weit öffnen, der Türausschnitt ist groß und die Rücksitzbank in passender Höhe montiert. Praktische Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Personen vorhanden.

- Während das Basismodell des Granta ohne Zentralverriegelung auskommen muss, ist er als Norma damit ausgestattet. Allerdings muss der Lada ohne eine Funkfernbedienung auskommen, was die Handhabung sehr umständlich macht. Besonders bei Dunkelheit hat man große Mühe, den Schlüssel in das schmale Schlüsselloch einzuführen - das ist nicht mehr zeitgemäß. An Steigungen werden die geöffneten Türen nicht sicher arretiert und fallen deshalb zu.

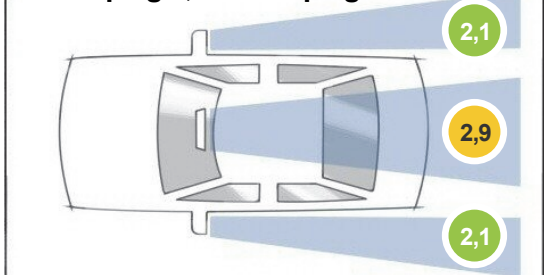


Die schmalen Kopfstützen im Fond und die großen Fensterflächen sorgen für eine relativ vernünftige Sicht nach hinten.

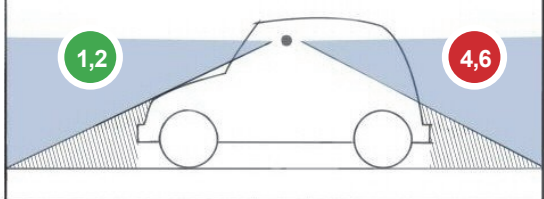
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,2

Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraumvolumen fällt für einen Kleinwagen sehr groß aus. Das Standardvolumen beträgt 480 Liter, alternativ passen neun Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zur Fensterunterkante, fasst der Kofferraum 800 Liter.



Ein dickes Plus verdient sich der Granta mit seinem sehr großen Kofferraum (480 l Volumen).

3,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Heckdeckel lässt sich leicht anheben und öffnet weit. Die freigegebene Ladeöffnung ist für eine Stufenhecklimousine recht groß, selbst sperrige Gegenstände lassen sich dadurch im Kofferraum verstauen. Dieser ist recht lang und ausreichend breit. Beim Ausladen muss das Gepäck über eine 16 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden, Ladekante und -fläche sind nicht auf einer Ebene.

+ Die Ladekante befindet sich mit gemessenen 66 Zentimetern nicht allzu hoch über der Fahrbahn, was vor allem das Beladen erleichtert.

- Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe am Boden. Auf eine Kofferraumbeleuchtung hat Lada verzichtet, daher steht man nachts sprichwörtlich im Dunkeln. Auf der rechten Seite des Heckdeckels befindet sich zwar eine Griffmulde, doch langt man versehentlich links hin, kann man sich dort an den scharfen Blechkanten leicht verletzen. Hinzu kommt, dass zum Schließen ein erhöhter Kraftaufwand von Nöten ist.

4,6

Kofferraum-Variabilität

- Um die Variabilität des Kofferraums ist es im Falle des Granta schlecht bestellt. Er hat lediglich eine in einem Stück umlegbare Rücksitzlehne zu bieten. Hinzu kommt, dass auch das Entriegeln sowie das Umklappen nicht gerade einfach von der Hand gehen. Zum Entriegeln müssen zwei Stifte links und rechts außen gleichzeitig gezogen werden. Zudem müssen die Fondkopfstützen entfernt werden, sofern sich die Vordersitze recht weit hinten befinden. Um eine annähernd ebene Ladefläche zu erhalten, muss zudem vor dem Umlegen der Lehne die Sitzfläche nach vorn geklappt werden. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehne können die äußeren Gurte leicht beschädigt werden. Hinzu kommt, dass der Mittelgurt bei umgeklappter Lehne beim Beladen im Weg ist.

3,1

INNENRAUM

3,8

Bedienung

Die Bedienung im Granta gelingt auf Anhieb. Das verwundert nicht, finden sich am Armaturenbrett doch nur sehr wenige Tasten und Schalter. Auch Einstellmöglichkeiten gibt es kaum, weshalb sich der Fahrer nicht - wie heute bei den meisten Fahrzeugen üblich - durch vielschichtige Menüs durchwühlen muss. Dass es dennoch nicht zu einer besseren Note in diesem Kapitel reicht, liegt neben der spärlichen Ausstattung an fehlenden Funktionen (u. a. manuelle Außenspiegelverstellung, keine automatische Abschaltung des Radios). Der Schalthebel befindet sich nicht zu weit unten und ist damit ordentlich zu fassen. Gleiches gilt für die Bedieneinheit der Klimatisierung, die sich aufgrund der großen Drehschalter sowie der wenigen Funktionen recht einfach bedienen lässt, allerdings sind nicht alle Piktogramme einwandfrei zu erkennen.

Die Taste für die Heckscheibenheizung ist direkt darunter angebracht, verfügt allerdings nicht über eine automatische Abschaltung. Die Einstellung der Lehnenneigung erfolgt mit einem gut erreichbaren Verstellrad. Der Bordcomputer besitzt zwar zahlreiche Funktionen - sogar die Batteriespannung lässt sich anzeigen, bedient wird er allerdings über einen schwer erreichbaren Tippschalter im Kombiinstrument. Die vorderen Fensterheber sind elektrisch bedienbar, haben aber keine Automatikfunktion und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, allerdings weder beleuchtet noch abschließbar.



Weniger ist mehr denkt man bei Lada und liegt nicht so ganz falsch. Denn aufgrund der recht spärlichen Ausstattung findet man sich im Innenraum schnell zurecht. Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung bleibt jedoch selbst gegenüber anderen Mitbewerbern im Discountsegment zurück.

+ Die wenigen Schalter und Funktionen machen die Bedienung einfach und intuitiv - auch erinnert der Granta an Fahrzeuge vor den 2000er-Jahren. Das Fahrlicht wird über einen gut erreichbaren Drehschalter (unbeleuchtet bei ausgeschaltetem Licht) bedient, die Taste für die Nebelschlussleuchte befindet sich direkt darunter. Mit Ausnahme der Leuchtweitenregulierung sowie der Tasten für die Innenraumbeleuchtung am Dachhimmel sind alle wichtigen Schalter beleuchtet, selbst die Fensterhebertasten in der Tür. Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar.

- Das Lenkrad lässt sich lediglich in der Höhe einstellen, und das nur in einem kleinen Bereich. Die Pedale stehen recht eng zusammen, zudem sind sie recht klein geraten. Das unbeleuchtete Zündschloss rechts an der Lenksäule ist besonders nachts schwer zu finden. Der schmale Schlüsselbart findet nur mühsam seinen Weg ins hakelige Schlüsselloch. Die Scheibenwischer sind nicht sensorgesteuert und verfügen lediglich über zwei Wischgeschwindigkeiten sowie eine Intervallstufe. Eine Antippfunktion zum einmaligen Wischen gibt es ebenfalls nicht. Das Nachrüst-Radio des Testwagens missfällt mit sehr kleinen und schlecht erkennbaren Tasten. Störend ist im Alltag der Umstand, dass das Radio nicht automatisch ausgeht und selbst bei verriegelter Tür weiterläuft. Die Außenspiegel haben keine elektrische Verstellung. Besonders der Beifahrerspiegel kann daher nur sehr umständlich an den jeweiligen Fahrer angepasst werden. Auch die Fenster lassen sich im Fond nur manuell öffnen und schließen, zudem sind die Bedienkräfte etwas erhöht. Gleiches gilt für die recht schwergängige Handbremse. Für die hinteren Passagiere gibt es bis auf die Lehnentaschen keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Die Innenraumbeleuchtung beschränkt sich auf eine zentrale Lampe, die vorn angebracht ist. Die Anzahl an Kontrollleuchten ist sehr überschaubar. Der Tankinhalt wird recht ungenau mittels digitaler Balken angezeigt, für Fahr- und Standlicht gibt es nur eine Leuchte und eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur fehlt gänzlich. Ist die Motorhaube, die Heckklappe oder eine der Fondtüren geöffnet, wird dies nicht im Kombiinstrument angezeigt. Die Blinker verfügen über keine Antippfunktion, die vorderen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz zu bieten. Da sich die vorderen Türen sehr weit öffnen lassen, muss man sich zum Schließen weit aus dem Fahrzeugen lehnen. Die hinteren Gurtschlösser sind nicht fixiert, weshalb man zum Anschnallen beide Hände benötigt.

2,2

Raumangebot vorne*

+ Für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse bietet der Granta ein gutes Raumangebot. Die Beinfreiheit reicht für bis zu 1,90 Meter große Insassen, dabei ist noch ordentlich Luft über dem Scheitel. Die Breite fällt ebenfalls großzügig aus. Die großen Fensterflächen sorgen dafür, dass ein luftiges Raumgefühl vorherrscht.

2,9

Raumangebot hinten*

Das Platzangebot in der zweiten Reihe geht in Ordnung. Sind die Vordersitze auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für bis zu 1,75 m große Insassen. Die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Für einen Kleinwagen ist die Innenbreite sehr gut, das Raumgefühl aufgrund der niedrigen Fensterunterkante recht gut.

4,5

Innenraum-Variabilität

— In puncto Variabilität hat der Granta wenig zu bieten. Immerhin können die Lehnen der Vordersitze in Liegeposition gebracht werden, die Rücksitzlehne lässt sich nur in einem Stück umklappen.

3,6

KOMFORT

2,8

Federung

Der Federungskomfort fällt im Granta insgesamt zufriedenstellend aus. Das Fahrwerk ist recht weich abgestimmt, was speziell bei hoher Zuladung zu ausgeprägten Aufbaubewegungen führt. Lange Bodenwellen absorbiert der Lada dank der langen Federwege gekonnt, kurze Wellen bringen etwas Unruhe ins Fahrzeug. Bei feinen Unebenheiten auf der Autobahn sowie Einzelhindernissen profitiert der Granta von der recht hohen Reifenflanke, die einiges an Unebenheiten absorbiert. Auch Querfugen schluckt das Fahrwerk bemerkenswert gelassen. Raue Fahrbahnbeläge sind im Innenraum zu spüren, auf Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie jedoch unangenehm zum Dröhnen.

3,7

Sitze

Der Sitzkomfort ist nicht sonderlich gut ausgeprägt. Bei den Vordersitzen lässt sich lediglich die Längsrichtung sowie die Neigung der Lehnen verstellen, eine Höheneinstellung sucht man aber vergebens. Dadurch findet nicht jeder Fahrer eine bequeme Sitzposition. Immerhin hat der linke Fuß auf der breiten Fußstütze guten Halt. Die Sitze sind weitgehend körpergerecht geformt, die Lehne drückt allerdings im Lendenbereich etwas. Die kaum konturierten Sitzen bieten bei flotter Kurvenfahrt nur sehr wenig Halt. Die weiche Polsterung ist zunächst recht bequem, bei längeren Etappen führt die weiche Auslegung allerdings leicht zu Ermüdungserscheinungen der Gesäßmuskulatur. Bei sommerlichen Temperaturen führt der Schaumgummi unter dem Sitzbezug dazu, dass man stark schwitzt. In der zweiten Reihe nehmen die Passagiere auf einer recht straff gepolsterten Bank Platz. Diese ist kaum konturiert und tief montiert, sodass die Knie stark angewinkelt sind. Da die Sitzfläche recht lang ist und ansteigt, geht die Oberschenkelauflege in Ordnung.

4,0

Innengeräusch

— Im Granta bekommen die Insassen ordentlich was auf die Ohren. Bei Tempo 130 beträgt der Schallpegel bereits 72,8 dB(A). Der Motor ist in allen Geschwindigkeitsbereichen akustisch sehr präsent. Störender ist allerdings das Getriebeheulen, das auf Dauer an den Nerven der Insassen zerrt. Während sich die Fahrwerksgeräusche auf durchschnittlichem Niveau befinden, treten die Windgeräusche speziell bei höheren Geschwindigkeiten deutlich in den Vordergrund.

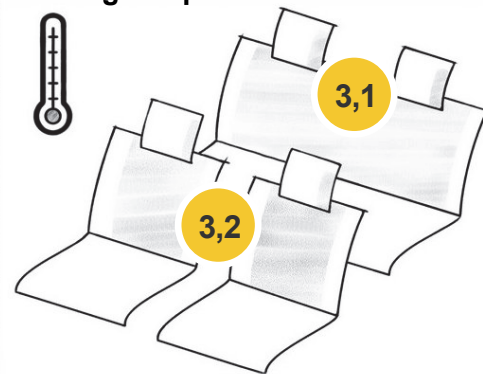
4,3

Klimatisierung

Die Heizleistung des Granta befindet sich im zufriedenstellenden Bereich. Vorn wie hinten wird es gleichermaßen schnell warm.

– Für den Granta 1.6 8V ist keine Klimaanlage erhältlich - selbst für einen Kleinwagen ein Ünding in der heutigen Zeit. Die Temperatur lässt sich mit Hilfe der rot-blauen-Farbskala nur sehr grob einstellen, auch die Luftverteilung ist nur in vorgegebenen Stufen möglich. Sowohl die hinteren als auch die vorderen Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig versenken.

Heizungsansprechen



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,5

MOTOR/ANTRIEB

3,1

Fahrleistungen*

Der 87 PS leistende Vierzylinder-Benziner sorgt im etwas über eine Tonne schweren Granta für befriedigende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Lada in 8,2 s (zweiter und dritter Gang). Für die Elastizitätsmessung (60 auf 100 km/h) genehmigt sich der Granta im vierten Gang 14,2 s, im fünften Gang vergehen dafür 18,3 s. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h vergehen laut Hersteller 12,6 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 169 km/h.

4,0

Laufkultur

– Für einen Vierzylinder-Benzinmotor legt der Verbrenner starke Vibrationen an den Tag. Diese sind vorrangig in der Pedalerie sowie im Lenkrad deutlich zu spüren. Deutlich störender sind allerdings die rhythmisch auftretenden Schwingungen, die sich auf die Karosserie übertragen und mitunter auch das Armaturenbrett zum Klappern anregen. Akustisch hält sich der ebenfalls nur wenig zurück: Klingt er bei niedrigen und mittleren Drehzahlen noch brummig und angestrengt, wird der beim Ausdrehen dröhnig und über Gebühr laut.

3,7

Schaltung

Der Granta 1.6 8V verfügt über ein manuelles Fünfgang-Getriebe, die optionale Vierstufen-Wandlerautomatik ist dem 98 PS starken Granta 1.6 16V vorbehalten. Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich auf nicht allzu langen Wegen einlegen, allerdings neigt das Getriebe speziell in den unteren Gängen zum Haken. Der Rückwärtsgang befindet sich unten rechts und ist nicht gegen unbeabsichtigtes Einlegen geschützt. Legt man diesen schnell ein, kracht es lautstark im Getriebe. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, schaltet man jedoch nicht ganz sauber, sind Schaltschläge zu spüren.

+ Die Gangempfehlung funktioniert gut und zeigt dem Fahrer stets die optimale Fahrstufe an.

– Auf ein spritsparendes Start-Stopp-System verzichtet Lada beim Granta.

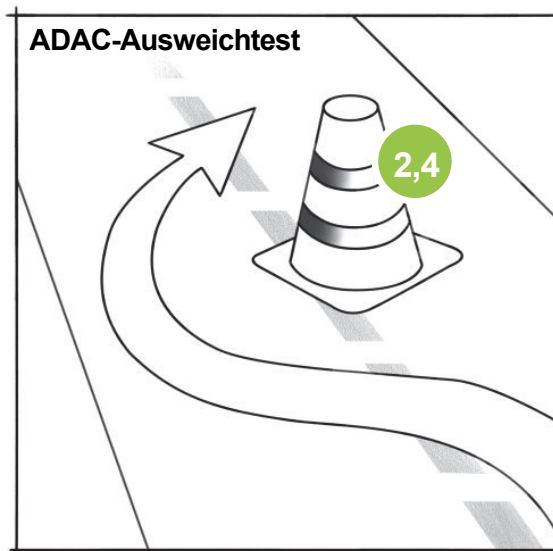
Das Fünfgang-Getriebe ist recht kurz übersetzt, die Schaltsprünge fallen dementsprechend gering aus. Bei Tempo 130 dreht der Benzinmotor mit vergleichsweise hohen 3.500 Umdrehungen, was sowohl dem Verbrauch als auch dem Geräuschniveau abträglich ist.

Im Kapitel Fahrstabilität schneidet der Lada Granta befriedigend ab. Der Frontriebler beginnt in flott durchfahrenen Kurven frühzeitig über die Vorderräder zu schieben - ein sicheres, wenn auch wenig dynamisches Fahrverhalten.

+ Im ADAC Ausweichtest macht der Granta eine gute Figur. Zwar verhält sich der Lada aufgrund der indirekten Lenkung, der verzögerten Umsetzung des Lenkbefehls sowie der ausgeprägten Wankneigung sehr träge, doch frei von jedweder Tücke und lässt sich mit großem Lenkaufwand, aber sicher durch die Pylonengasse dirigieren. Auch bei einem plötzlichen Lenkimpuls zeigt die Limousine kaum eine Reaktion und hält sicher ihre Spur. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, zeigt sich der Granta davon ebenfalls vollkommen unbeeindruckt.

- Bei Nässe kommen die Vorderräder beim energischen Anfahren trotz der bescheidenen Leistung recht schnell an ihre Haftgrenze und drehen durch, ehe die Antriebsschlupfregelung mit spürbarer Verzögerung eingreift. Von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnen lässt sich der Granta stark beeinflussen, worunter die Richtungsstabilität leidet.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Der Granta hat mit gemessenen 10,7 Metern einen recht großen Wendekreis, was ihn besonders in der Stadt unhandlich macht.

+ Da die Servounterstützung stark ist, hält sich der Kraftaufwand beim Rangieren in Grenzen.

- Die Lenkung im Granta kann nicht überzeugen. Sie ist indirekt übersetzt und erfordert dadurch einen hohen Lenkaufwand. Lenkbefehle werden nur verzögert in eine Richtungsänderung umgesetzt, wodurch das Fahrzeug träge und behäbig wirkt. Auch die Zielgenauigkeit leidet darunter, dass die Lenkung um die Mittellage viel Spiel hat. Hinzu kommt, dass die Lenkung kaum Rückmeldung gibt und Lenkgefühl nur rudimentär vorhanden ist. Die Lenkung stellt bei niedrigen und mittleren Tempi kaum zurück, bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich dies zwar etwas, die Nulllage lässt sich jedoch kaum erfüllen. Beschleunigt man aus einer Kurve heraus, stellt die Lenkung schlagartig zurück. Zudem zieht der Granta beim starken Beschleunigen in niedrigen Gängen vehement nach rechts.

2,5

Bremse

- +** Die Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten sorgt für recht kurze Bremswege. Aus 100 km/h steht der Granta nach 36,9 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli Cinturato P1 der Größe 185/55 R15 82H). Die Spurtreue beim starken Verzögern in einer Kurve ist gut, der Granta lässt sich dadurch nur wenig aus der Ruhe bringen.
- Während die Bremswirkung überzeugen kann, lässt die Dosierbarkeit zu wünschen übrig. Die Bremse spricht auf den ersten Zentimetern Pedalweg kaum an. Tritt man das teigig wirkende Pedal stärker durch, vermisst man einen klar definierten Druckpunkt, worunter die Dosierbarkeit leidet.

3,5

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Während moderne Kleinwagen heutzutage mit zahlreichen Sicherheitssystemen ausgestattet werden können, oder sich diese teilweise sogar serienmäßig an Bord befinden, sind Fahrerassistenzsysteme für den Granta ein Fremdwort. Wie es der Gesetzgeber vorschreibt, ist der Wagen mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm, einem Bremsassistenten sowie einem Reifendruckkontrollsystem (indirekt messend) ausgestattet.

- Bei aktiviertem Warnblinker ist die normale Blinkerfunktion deaktiviert, was etwa beim Abschleppen unvorteilhaft ist.

4,2

Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen reichen vorn für bis knapp 1,75 Meter große Insassen, für die Fondpassagiere lediglich bis zu einer Größe von 1,65 Meter. Zum besseren Schutz der Insassen dürfte der Abstand zum Kopf geringer sein.

- Für den Lada Granta stand zur Veröffentlichung des Tests kein Crashtest-Ergebnis zur Verfügung. Die Limousine ist lediglich mit Frontairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, Seiten- oder Kopfairbags sind leider nicht erhältlich. Nur der Fahrersitz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet, allerdings leuchtet dabei lediglich eine Warnlampe im Kombiinstrument auf, ein Warnton ertönt nicht. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich in einer Tasche und werden lediglich per Klettverschluss an ihrem Platz gehalten. Im Falle eines Unfalls sind sie unter Umständen schlecht zu erreichen. Zudem sind im Ladeboden keine Zurrösen angebracht, die zum Fixieren schwerer Gegenstände bei umgeklappten Rücksitzlehnen nötig sind.

3,1

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet der Granta befriedigend ab. Die äußeren Sitzplätze auf der Fondsitzbank sind mit Isofix-Vorrichtungen ausgestattet. Hohe Kindersitze lassen sich auf den äußeren Sitzen gerade noch installieren, da sie an der C-Säule anstehen.

- +** Die Gurte sind auf allen Plätzen lang genug, um auch große Kindersitze fixieren zu können. Gleiches gilt für die Länge des Gurtschlösser. Vorn und hinten in der Mitte lassen sich auch hohe Kindersitze problemlos unterbringen.

- Der Beifahrerairbag lässt sich nicht deaktivieren, weshalb Kindersitze gegen die Fahrtrichtung nicht auf dem Beifahrersitz installiert werden dürfen. Die inneren Isofix-Bügel auf der Rücksitzbank werden von den Gurtschlössern verdeckt und sind ungünstig unter der Sitzpolster verbaut. Zudem erschweren die losen Gurtschlösser den Einbau von Kindersitzen ohne Isofix-Vorrichtung. Die Gurtschlösser auf der Rücksitzbank können leicht verwechselt werden.

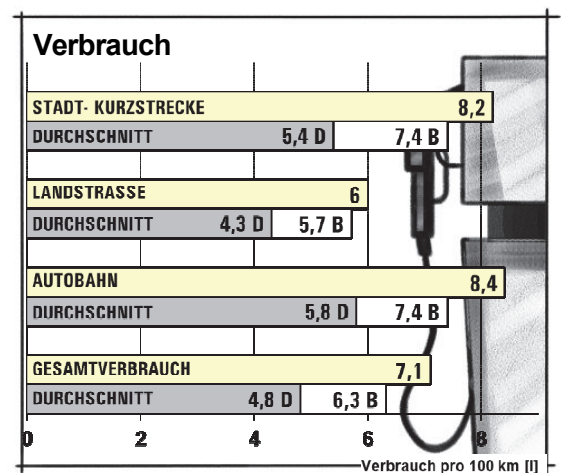
3,0 Fußgängerschutz

Da die Front recht glattflächig gestaltet ist und zwischen Motorblock und -haube ausreichend Platz ist, dürfte die Verletzungsgefahr für Passanten nicht überdurchschnittlich hoch sein.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO2*

- Der Verbrauch im ADAC EcoTest liegt sehr hoch. Der Kleinwagen kommt auf einen CO₂-Ausstoß von 193 g/km. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch 7,1 l/100 km, der sich folgendermaßen aufteilt: In der Stadt kommt der Granta auf 8,2 l/100 km, auf der Landstraße auf 6,0 l/100 km und auf der Autobahn auf 8,4 l/100 km. Während sich im Stadtverkehr die fehlende Start-Stopp-Automatik negativ bemerkbar macht, wirkt sich auf der Autobahn die kurze Getriebeübersetzung negativ aus. Somit sammelt der Granta 16. 8V in diesem Kapitel lediglich elf Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,5 Schadstoffe

- + Die Schadstoffe liegen auf einem niedrigen Niveau. Daher kommt der Granta auf 45 von 50 Punkten und sammelt insgesamt 56 Zähler, was ihm drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest beschert.

2,5 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

- Die Betriebskosten setzen sich größtenteils aus den Ausgaben für den Kraftstoff zusammen. Da dieser beim Granta vergleichsweise hoch ausfällt, schlagen auch die Betriebskosten dementsprechend zu Buche.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 1,6 l-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller bei 180.000 km gewechselt werden muss.

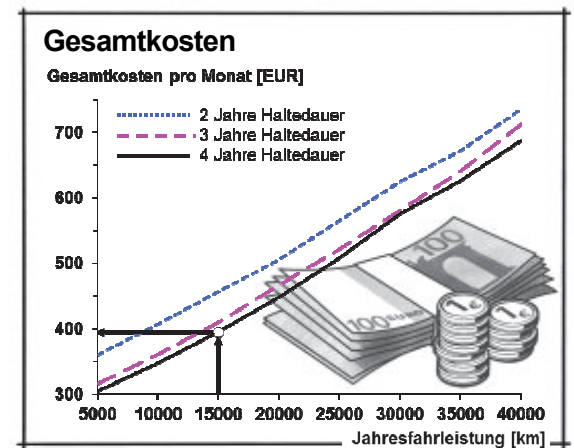
- + Lada gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Werkstatt-Stundensätze liegen auf einem relativ niedrigen Niveau.

- Mit 15.000 km und 12 Monaten hat der Granta relativ kurze Inspektionsabstände, die für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte sorgen. Auch erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen tragen nicht gerade zum Kosten sparen bei.

5,2

Wertstabilität*

- Für den vierjährigen Berechnungszeitraum wird dem Lada Granta 1.6 8V ein schlechter prozentualer Restwertverlauf attestiert. Ein Grund hierfür dürfte die mangelnde Nachfrage nach Lada-Fahrzeugen auf dem deutschen Markt sein.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 395 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

0,8

Kosten für Anschaffung*

- + Mit einem Grundpreis von 6.750 Euro ist der Granta das günstigste Auto auf dem hiesigen Markt. Der Testwagen kostet in der Ausstattung Norma 7.290 Euro und ist damit ebenfalls ein absoluter Preisbrecher. Die Ausstattungspolitik des Russen erschließt sich einem allerdings nicht: Während Leichtmetallräder oder sogar eine Metalliclackierung serienmäßig sind, ist beispielsweise eine Klimaanlage nicht einmal gegen Aufpreis zu haben.

4,8

Fixkosten*

- Die Fixkosten fallen für einen Kleinwagen sehr hoch aus. Dies liegt neben der teuren Kfz-Steuer (140 Euro) vor allem an den ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 18; VK: 20; TK: 18).

1,2

Monatliche Gesamtkosten*

- + Insgesamt befinden sich die monatlichen Gesamtkosten auf einem niedrigen Niveau. hauptverantwortlich dafür ist der sehr günstige Grundpreis des Granta 1.6 8V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 8V 2190	1.6 16V Norma	1.6 8V LPG Norma
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1596
Leistung [kW (PS)]	64 (87)	72 (98)	61 (83)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	140/3800	145/4000	140/3800
0-100 km/h[s]	12,6	12,6	12,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	169	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 l S	6,4 l S	8,6 l FG
CO2 [g/km]	149	148	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/18	18/20/18	18/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	140	138	112
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	385	405	386
Preis [Euro]	6.750	8.490	9.790

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1596 ccm
Leistung	64 kW (87 PS)
bei	5100 1/min
Maximales Drehmoment	140 Nm
bei	3800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/6,0/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	193 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4260/1700/1500 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1945 mm
Leergewicht/Zuladung	1025 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	700 km
Garantie	2 Jahre / 3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	114 Euro
Monatliche Gesamtkosten	395 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/18
Grundpreis	7.290 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrsicherheitskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	ab 475 Euro ^o
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (nicht für 8V Motor)	nicht erhältlich
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (1/3 zu 2/3)	Serie
Zentralverriegelung (ohne Funkfernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie
Nebelscheinwerfer	200 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	3,1
Verarbeitung	4,3	Fahrsicherheit	2,9
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	4,2
Sicht	3,3	Bremse	2,5
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	3,5
Kofferraum-Volumen*	1,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,6	Passive Sicherheit - Insassen	4,2
Kofferraum-Variabilität	4,6	Kindersicherheit	3,1
Innenraum	3,1	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	3,8	Umwelt/EcoTest	3,2
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	4,9
Raumangebot hinten*	2,9	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	3,6		
Federung	2,8	AUTOKOSTEN	2,5
Sitze	3,7	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	4,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Klimatisierung	4,3	Wertstabilität*	5,2
Motor/Antrieb	3,5	Kosten für Anschaffung*	0,8
Fahrleistungen*	3,1	Fixkosten*	4,8
Laufkultur	4,0	Monatliche Gesamtkosten*	1,2
Schaltung	3,7		
Getriebeabstufung	3,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen