



wia TEST: LADA KALINA 1117

Was Liebe mit Automobilen zu tun hat

In der slawischen Mythologie ist Lada die Göttin der Schönheit und der Liebe. In Russland wünscht man beispielsweise bei der Heirat eines jungen Paares, dass sie in „lada“, in Liebe, leben sollen. Wir haben natürlich weder russisch geheiratet, noch planen wir einen Essay über russische Mythologie. **wia** hat den Lada Kalina 1117 getestet und erfuhrt, was Lada/Liebe mit Automobilen zu tun hat.

von Helmut Thöny

Laut slawischer Mythologie bewohnt Lada bis zur Tagundnachtgleiche, dem Äquinoktium, die Unterwelt. Wenn sie zurückkehrt, bringt sie den Frühling und die Harmonie mit. Nachdem der russischen Traditionsmarke ein eher puristischer Ruf vorausseilt, haben wir uns entschieden, den Kalina 1117 in dieser Jahreszeit zu testen – man kann ja nie wissen.

Unauffälliger Bursche. Doch auf den ersten Blick scheint die slawische Frühlingsliebe uns noch nicht für den Kalina 1117 begeistern zu können – zur sehr entspricht der Kombi dem herkömmlichen westeuropäischen Autodesign und enttäuscht, wenn man sich beispielsweise die markanten Formen des Taiga ins Gedächtnis ruft. Vielleicht haben wir uns zu viel bzw. das Falsche erwartet, schließlich ist der Kalina 1117 kein Geländewagen sondern ein Stadtfahrzeug, doch das hat sich bei uns zugegebenermaßen, obwohl der Kombi (Lada 111) 2002 am Markt eingeführt wurde, noch nicht wirklich herumgesprochen. Ebenso wenig ist bekannt, dass Lada mit dem Kalina vom kantigen,

ein wenig an die Zeiten des Ostblocks erinnernden Design abgegangen ist und mit einem modernen, flotten aber auch etwas unspektakulären westeuropäischen Design anrollt. Beim Autofahrer jedenfalls ruft die Gestaltung des Exterieurs ein wenig die letzte Generation des Opel Corsa ins Gedächtnis. Hat man sich hiermit arrangiert, so erscheint der Kombi als das, was er ist: als sympathisches kleines Nutzfahrzeug für den Stadt- und Umlandverkehr.

Russischer Minimalismus. Genial russisch präsentiert sich dann wieder das Innenleben. Hier gibts das, was man in Westautos vergeblich sucht: Die Reduktion der Ausstattung auf das absolut Notwendige – Minimalismus in seiner Reinkultur. Die Verarbeitung des Interieurs ist solide, doch bleibt der Russe ein Russe. Keine Warnsignale stören beispielsweise den Lenker, wenn er vergisst, den Gurt anzulegen. An der Mittelkonsole findet man sich ob der überschaubaren Anzahl von insgesamt sieben (!) Druckknöpfen, Drehknöpfen und Schaltern – exklusive Radio – sofort zurecht. Das Design wird von der Tradition des stabilen, eher grob

gestalteten russischen Hartplastiks dominiert – die Sentimentalität, die man erhoffte, stellt sich spätestens hier ein. Ein Handschuhfach existiert genauso neben einer praktischen Mittelablage, die für die täglichen Mitbringsel geradezu ideal ist. Der Kofferraum bietet im Vergleich zu anderen Kompakten sehr viel Platz. Zwischen 350 und 700 Liter stehen im 1117 insgesamt zur Verfügung.

Gemütlich und solide. Der Kalina, der in drei Modellvarianten, der Stufenheckvariante 1118 (Preis 9.057 Euro), der Fließheckvariante 1119 (Preis 9.154 Euro) sowie dem Kombi 1117 angeboten, wird derzeit in der Motorvariante mit 82 PS ausgeliefert. Der Hubraum beträgt knapp 1,6 Liter. Insgesamt wirkt die motorische Gesamtperformance sehr brav. Für die Beschleunigung von Null auf Hundert braucht man beispielsweise 13 Sekunden. Doch auch in der Liebe sollte man sich ja bekanntlich Zeit lassen.

Hat man die langatmige Motorleistung noch erwartet, wird man durch den mehr als mäßigen Verbrauch richtig überrascht. Unser Testwagen hat im Durchschnitt

nur rund acht Liter geschluckt. Für russische Verhältnisse kann man den Kalina somit ruhig als Pendant zum Drei-Liter-Auto sehen. Wenn man jedoch die Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h auskostet, erkennt man auch an der Treibstoffanzeige, dass der Lada aus der Heimat von Väterchen Frost kommt. Wie alle Lada Modelle, wird auch der 1117, so der Konzern, mit einer umweltfreundlichen und Kosten sparenden LPG-Autogasanlage angeboten. Ein Versuchsfahrzeug

gibt es übrigens mit Brennstoffzellen-Antrieb – man kann gespannt sein. Die Schaltung unseres Wagens präsentiert sich wie erwartet als äußerst robust: Die Gänge klinken sich regelrecht ein. Um einen Gang ohne Kupplungspedal zu lösen, braucht man wahrscheinlich eine Panzerfaust. Das hat Vorteile, denn beim 1117 wird mit Sicherheit kein Gang herauspringen.

Weich wie Butter. Fahrtechnisch allerdings haben sich die Russen von der har-



Lada Interieur: Der Minimalismus ist dem Auto anzusehen, doch genau hiermit vermag der Russe gegen die Westautos zu punkten.

ten Gangart verabschiedet. Statt brettlhart und schepprig präsentiert sich das Fahrwerk fast schon samtig bis butterweich. Gerade auf kurvigen Straßen wie unserer Teststrecke über den Zirlerberg nach Mittenwald, hat sich des Offeren, vielleicht auch ob der Geschwindigkeit, das Gefühl eingestellt, dass der Wagen gleich umkippt, nachgibt oder ausbricht. Doch nichts dergleichen ist passiert. Der Lada hielt standhaft die Spur.

Gut und günstig. Wer also nach einem

netten Auto sucht, ohne dafür viel Geld zahlen zu wollen, ist mit dem Lada bestens bedient. Er erfüllt voll und ganz seinen Zweck – ein Kleinwagen ohne Schnörkel mit robuster Technik. Zur Serienausstattung gehören Frontairbags, eine Servolenkung, eine Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorne, ein Bordcomputer und verschiedene Metall-Lackierungen.

Kalina Kombi: 9.232 Euro. Klimaanlage, Leichtmetallfelgen, CD-Radio-Anlage und weitere Extras sind optional erhältlich.

ESP und ABS, alles westlicher Schnickschnack, sind derzeit für die Kalina Modelle aber noch nicht erhältlich. Alles in allem kostet der Was aber hat nun Lada mit Liebe zu tun? Der Kalina überzeugt sicher nicht die Freunde der Premiumklasse. Der Lada kann vielmehr durch seine einfachen Werte überzeugen. Es ist der Minimalismus, der ihn von den Westfahrzeugen abhebt. Und wie in der Liebe ist es auch beim Lada so, dass derjenige, der sich in das Auto verschaut, ihm wohl immer treu bleibt. |