

Neu

10 000 km Langstreckentest Lada Samara



Der Lada Samara vor dem Palast der Republik. Der neue Russe ist keine Schönheit, aber modern und funktionell gezeichnet. Deshalb fiel er in Ost-Berlin sofort auf

Zwischen den Trabbis und Wartburgs auf dem Leninplatz ist man mit dem Samara König. Der Fronttriebler ist hier klar der Schnellste und Fahrstärkste

Berlin, Marx-Engels-Platz. Genau gegenüber vom Palast der Republik spielt sich eine für Ost-Berliner Verhältnisse geradezu verächtliche Situation ab. Eine Menschentraube hat sich auf dem Parkplatz versammelt, und noch immer strömen Leute im Laufschrift herbei. In ihrer Mitte – von außen kaum mehr zu sehen – steht ein Auto. Rotglänzend, etwas hochbeinig, kurze Schnauze und Schrägheck. Es ist kein Ferrari, Porsche oder Mercedes. Das übergroße Interesse gilt dem Lada Samara, nagelneues

Prunkstück der russischen Automobilindustrie.

Ein älterer Herr, der gerade den Motorraum mit dem modernen, quergestellten Vierzylindertriebwerk genauestens inspiziert hat, stemmt erobert die Arme in die Hüfte und schüttelt den Kopf: „Da bauen die in unserem sozialistischen Bruderland so tolle Autos, und wir müssen uns noch jahrelang mit den Trabbis (Kosenamen für den „DDR“-Volkswagen Trabant) oder den alten Lada-Modellen herumärgern. Es ist zum Ko ...“

Von Horst Vieselmann (Text) und Ulrich Kettler (Fotos)

Als wir rund eine Stunde zuvor mit dem Lada Samara den Westteil Berlins verließen, ahnten wir noch nicht, was uns erwartete. Der Samara, bei uns wegen seiner modernen Linienführung und Ähnlichkeiten mit japanischen Konkurrenzfabrikaten allenfalls Durchschnitt, sorgte für Aufregung. Zunächst allerdings bei uns. Denn vom ersten Meter an auf Ostberliner

Zum Schluß: Beifall für den Samara

Modellwechsel sind in der russischen Automobilindustrie noch seltener als Gipfeltreffen zwischen Ost und West. Ein Grund mehr für *Auto Bild*, den neuen Lada Samara auf Herz und Nieren zu prüfen: Über 10 000 Kilometer ging es von Hamburg über Paris, Zürich und Genf nach Ost-Berlin. Am Ende gab's Beifall.



Boden wurden wir verfolgt. Ganze Straßenzüge weit. Von immer wechselnden Fahrzeugen. Ein mulmiges Gefühl. Und nach einer Viertelstunde kam, was wir befürchtet hatten. Im Kreuzungsbereich des Leninplatzes zwang uns eine Polizeikette zum Anhalten.

Nach Verfolgungsjagd Verhör in Ost-Berlin

Zwei Männer in Zivil sprangen aus dem Wartburg. Wir blieben brav stehen, wengleich der 65 PS starke Lada durchaus in der Lage gewesen wäre, der östlichen Zweitaktkonkurrenz davonzurennen. In der Leistung ist er denen allemal überlegen und fahrwerkseitig so modern (Frontantrieb mit Einzelradaufhängung), daß die Verfolger mit ihren Uralt-Konstruktionen schon in der ersten Kurve im Graben gelandet wären. Doch dann hätte uns wohl an der nächsten Ecke ein querstehender Polizei-Trabbi gestoppt. Und schließlich hatten wir ja auch nichts verbrochen.

Richtig! Jetzt begann das Verhör. Die



zwei wollten alles wissen – doch nicht über uns, sondern über unseren Wagen. „Wie teuer ist der bei euch? Seit wann wird er verkauft? Wie schneidet er im Vergleich zu westlichen Konkurrenzfabrikaten ab?“ Wir hatten die Antworten schon an der Grenze auswendig gelernt: Daß er bei uns 10 990 Mark kostet, ab Juli ausgeliefert wird und das er sich durchaus mit westlichen Produkten messen kann.

Der Preis, von uns ohne Nachdenken dahingesagt, schockierte die beiden. „Wis-

Auf dem Alexanderplatz sorgte unser Testwagen für reges Interesse. Der Hauptgrund: In der „DDR“ wird der Samara frühestens in 2 Jahren erwartet

Am Mahmal Unter den Linden konnten wir den Wagen fast ungestört fotografieren: Die Soldaten gehorchten ihrem Befehl, verzogen keine Miene

sen Sie“, entrüstete sich der jüngere, „daß der Wagen hier mindestens 35 000 Mark (Ost) kosten wird. Und wissen Sie auch, daß er frühestens in zwei Jahren hier zu haben ist. Und dann kommt für den Otto Normalverbraucher noch die obligatorische

80 000 Mark für einen Lada Samara

Wartezeit hinzu – zehn Jahre sind keine Seltenheit. Die bedienen doch immer zuerst das kapitalistische Ausland, um Devisen zu kriegen.“

Und resignierend fügte er hinzu: „Man hat nur eine Chance, die Wartezeit zu verkürzen. Auf dem Schwarzmarkt. Unter

80 000 Mark ist dann allerdings nichts drin.“ Wir guckten uns betreten an. Doch plötzlich sprühten seine Augen: „Es liegt an Ihnen“, sagte er bedeutungsvoll, „Sie schreiben einfach einen schlechten Test. Wenn der Samara im Westen nämlich nicht ankommt, ist die Zuteilungsrate bei uns höher. Dann haben wir eher die Chance, einen von diesen herrlichen Wagen zu kriegen.“

Wir hätten dem braven Beamten gern den Gefallen getan. Doch dem preisgünstigen Russen-Modell kann nicht einmal aus westlicher Sicht viel vorgeworfen werden. Sicher, der Allerschönste ist er nicht. Immerhin aber kann er mit vielen praktischen Details aufwarten, und das ist wohl das wichtigste. Und unter dem Blechkleid verbirgt sich eine Menge moderner Technik (quer angeordneter Vierzylindermotor mit seitlich angeflanschem Vierganggetriebe, Vorderradantrieb, elektronische Zündanlage), die einen erstaunlich hohen Reifegrad besitzt. Das Ergebnis des *Auto Bild*-Langstreckentests auf Seite 18 beweist das.

Nur in Paris streikte der Russe

Mit 819 Kilometern auf dem Tacho erreichte der rote Lada Samara am 12. Juni 1996 die AutoBild-Testredaktion. Einhelliges Lob zunächst für die übersichtliche, schnörkellose Karosserie mit den großen Fensterflächen. Die breiten Türen erlauben einen bequemen Einstieg, auch auf die hinteren Sitze. Der Innenraum in beige-braunem Kunststoff ist wie in jedem anderen modernen Kompaktwagen auch: Nicht sehr gemütlich, aber praxisgerecht. Nur die Sitze wirken ausgesprochen billig. Die Bedienung gibt keine Probleme auf. Die Armaturen und Instrumente sind übersichtlich angeordnet.

Kilometer-Stand 920. Erste Eintragung im Fahrtenbuch: Blinker geht nur, wenn er Lust hat. Wahrscheinlich ein Wackelkontakt. Benznanzeige sehr ungenau. Belüftungsgebläse funktioniert teilweise nicht. Die Schaltung ist zwar exakt, aber schwergängig. Die Lenkung ist dagegen zunächst sehr leichtgängig und direkt. Bei größeren Lenkbewegungen wird aber auch sie schwergängig. Im Stadtverkehr sehr lästig.

Kilometer-Stand 2644. Mitten in Paris: Der Wagen streikt. Der Lichtmaschinenregler ist defekt. Außerdem schepert der Auspuff, und auch die Beleuchtung der Mittelkonsole geht nicht mehr. Schon vorher war uns aufgefallen: Die Sitze sind auf Dauer sehr ermüdend. Man kriegt Rückenschmerzen. Gut ist dafür die große Reichweite (rund 600 km).

Kilometer-Stand 4161. In Zürich fällt der Heckscheibenwischer aus.

Kilometer-Stand 4592. Auf der Fahrt nach Würzburg bricht der Heckscheibenwischer ab.

Kilometer-Stand 6445. In Chambray/Schweiz wird notiert: Der Wagen ist leicht zu fahren. Er liegt etwas schwammig auf der Straße, dafür steckt die Federung Unebenheiten sauber weg. Der Verbrauch auf den letzten 100 km: 6,2 Liter.

Kilometer-Stand 7360. Wieder zurück in Hamburg zeigt sich, daß der Tacho vorgeht. Bei gestoppten 148 km/h zeigt er fast 160 an. Erstaunlich, daß der Motor dabei leiser ist als bei Tempo 80, wo er heftig brummt.

Kilometer-Stand 8440. Diesmal hat der Samara nichts gegen Paris. Dafür no-



Kurzer Stopp an der französischen Mittelmeerküste. Hier fällt der Samara höchstens noch wegen seiner Hochbeinigkeit auf

Foto: Nyby, Schwelhaug



Der quer eingebaute Vierzylinder - von Porsche mitentwickelt - läuft kultiviert und ist sparsam. Überschäumendes Temperament aber hat er nicht zu bieten

Technische Daten

samara
1300

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 1279 ccm, Bohrung x Hub 76 x 71 mm, Verdichtung 9,9 : 1, acht Ventile, Leistung 48 kW (65 PS) bei 5550/min, max. Drehmoment 95 Nm bei 3500/min., Vierganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung vorn, McPherson-Federbeine, Verbundlenker-Hinterachse mit Federbeinen, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Leergewicht 920 kg, max. Zuladung 450 kg, Kofferrauminhalt (bei umgelegter Rückbank) 940 Liter, Anhängelast (gebremst/ungebremst) 890/500 kg, Tankinhalt 43 Liter, Inspektionsintervalle alle 15 000 km. **Meßwerte:** 0-100 km/h 15,4 Sek., 60-120 km/h 29,8 Sek., Höchstgeschwindigkeit 148 km/h, Testverbrauch 6,8 Liter. **Preis:** 10 990 Mark.



Die Schnauze des Samara wirkt durch den eigenwilligen Kühlergrill etwas plump. Gut: Die großen Scheinwerfer



Die Instrumente sind übersichtlich. Zahlreiche Kontrollleuchten warnen den Fahrer bei eventuell auftretenden Defekten



Zwischenstation in Paris: Einkaufsbummel machen mit dem Lada Spaß. Trotz seiner geringen Ausmaße bietet er viel Platz

tieren die Tester: Der Frontantrieb ist in der Lenkung stark spürbar. Bei sportlicher Fahrweise muß man die Lenkung richtig festhalten.

Kilometer-Stand 9660. Der Auspuff macht wieder Geräusche. Beim Anfahren schlägt das Lenkrad ein wenig nach rechts aus. Der Motor läuft nach dem Ausschalten immer kurz nach, springt bei Hitze schlecht an. Die Tankuhr tanzt Quickstep, zeigt den aktuellen Stand nur sehr ungenau an.

Kilometer-Stand 10 950. Nach Berlin geht es mit Tempo 100 über die Transitstrecke. Ergebnis: Der Samara schluckt nur 5,8 Liter Normalbenzin auf 100 km und alle Querflugen auf der Bahn. Die

Abrollgeräusche aber sind sehr laut. Die Sitze vorne könnten komfortabler sein. Sie gewähren keinen Seitenhalt. Die Lehne der Rückbank läßt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Das Gepäckteil ist sehr geräumig (940 Liter), läßt sich aber wegen der hohen Ladekante nur schwer beladen.

Kilometer-Stand 11 929. Der Samara hat das Ziel erreicht, 10 000 Testkilometer hinter sich.

Ergebnis: Zweimal mußte der neue Lada während der Testdauer in die Werkstatt (Lichtmaschinenregler/Heckscheibenwischer). Die Kosten für Ersatzteile und Reparaturarbeiten fielen noch unter

die Garantie (Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung). Die aufgetretenen Mängel darf man den Kinderkrankheiten zurechnen, die auch neue Autos anderer Marken durchleben. Bis ein neuer Lada auf den Markt kommt, dürften diese Probleme sicher längst vergessen sein.

TEST-ZEUGNIS

Schaltung:	Das Vierganggetriebe läßt sich präzise schalten, benötigt aber einigen Kraftaufwand.	3	Motor:	Der Durchzug des modernen 1,3-Liter-Motors ist ausreichend. Der Vierzylinder wird aber bei hohen Drehzahlen recht laut.	4
Lenkung:	Um die Mittelstellung ist die Lenkung leicht, etwas schwammig. Bei größeren Lenkbewegungen wird sie schwergängiger.	4	Verbrauch:	Der Testverbrauch von 6,8 Litern Normalkraftstoff (auch bleifrei) ist erfreulich gering.	2
Bremsen:	Die Bremse läßt sich gefühlvoll dosieren. Sie wird mit dem Wagengewicht auch bei voller Beladung gut fertig.	2	Kofferraum:	940 Liter Fassungsvermögen bei umgeklappter Rückbank ist beachtlich. Die Rückbanklehne ist leider nicht zweigeteilt.	2
Fahrleistung:	Vom 65 PS-Motor ist wenig zu spüren. Die Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h ist mäßig (Ein 55-PS-Golf schafft 154 km/h).	4	Reichweite:	600 Kilometer ohne Tankpause sind bei 43 Liter Tankinhalt immer drin.	2
Fahrwerk:	Der Geradeauslauf ist problemlos. Der hochbeinige Lada schluckt auch große Unebenheiten zufriedenstellend.	3	Kosten:	Der Lada Samara ist mit 10 990 Mark äußerst preisgünstig. Versicherung: 990 Mark (100 %/RL 3/2 Mio). Steuer: 280,80 Mark	2
Karosserie:	Die Karosserie ist übersichtlich und solide verarbeitet. Die Lackqualität ist gut.	3	Gesamturteil:	Ein sehr preisgünstiger, sparsamer Kleinwagen und damit eine gute Alternative zu westlichen Konkurrenzfabrikaten.	