

TERREINAUTOTEST



Talrijk zijn de verschillen tussen de Lada Niva en de Suzuki SJ 413, die wij voor deze terreintweekamp uitkozen. Zo heeft de Lada een 1,6 liter motor die via een tussenbak permanent alle wielen aandrijft, terwijl de kleine Suzuki het met een 1,3 liter vierpittertje moet stellen en inschakelbare vierwielaandrijving heeft. Daarbij heeft de Jap twee starre assen met bladveren en kreeg de Rus schroefveren rondom en onafhankelijke wielophanging voor. Voeg daarbij dat de Lada een softtop is en de Suzuki een hardtop en de verschillen zijn compleet. Maar één ding hebben de twee kemp-hanen gemeen: hun prijs. Beide behoren bovendien tot de categorie van de zogenaamde "goedkopere" vier-bij-viers, die terreinrijden voor de wat minder gefortuneerden bereikbaar hebben gemaakt. En die overeenkomst rechtvaardigt een vergelijkingstest voor de volle honderd procent.

cabrio-uitvoering flink wat duurder dan de basisuitvoering. Exclusief de metalliclak komt de SJ 413 HJX op f 26.495. En voor de Lada Niva Savanne moet f 26.595 worden betaald. Maar die laatste staat dan wel op grijs kenteken. In een andere uitvoering wordt de cabrio niet geleverd.

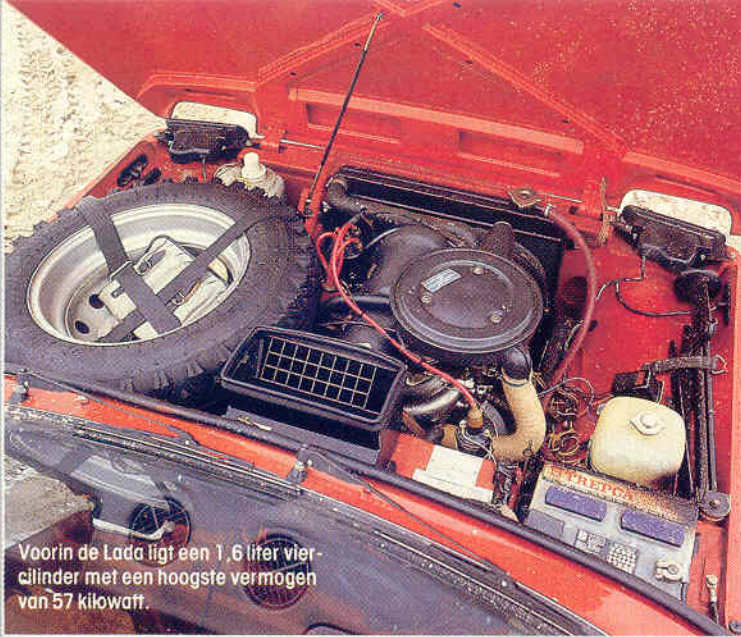
Schijn bedriegt

De Lada Niva staat aanmerkelijk breder op zijn wielen en meet een totale breedte, die met 168 cm liefst 22 cm groter is dan die van de kleine Suzuki. Alleen daardoor heeft de Rus al een veel robuuster voorkomen dan zijn Japanse oppe-nent, die er gewoon veel speelser en minder stoer bij staat. En ook als de technische gegevens naast elkaar worden gezet heeft het er alles van weg dat kleine Suzi in de stoer ogen-de Lada haar meerdere zal moeten



LADA NIVA CONTRA SUZUKI SJ413

TERREINTWEEKAMP



Voorin de Lada ligt een 1,6 liter viercilinder met een hoogste vermogen van 57 kilowatt.



De Suzuki heeft vóór een vrijloophoek van 47° en achter een van 34°, zodat hij geen moeite heeft met scherpe knikken.



erkennen. De klassieke, van Fiat afkomstige, 1570 cm³ metende viercilinder van de Lada stelt een maximaal vermogen ter beschikking van 57 kW of 78 pk bij 5400 r/min, terwijl het veel modernere 1,3 liter vierpittertje van de Jap niet verder komt dan 47 kW of 63 pk bij 6000 r/min. En ook voor wat betreft het koppel, moet de SJ 413 het op papier tegen de Niva afleggen. Tegenover de 1200 Nm bij 3000 r/min van de Lada zet de SJ 413 niet meer dan 1000 Nm, en dan zelfs nog bij een iets hoger toerental van 3500 r/min. De Niva lijkt gewoon een trede hoger op de ladder te staan en wat meer in zijn mars te hebben dan Suzi. Schijn bedriegt echter. De kleine Japanner heeft één heel belangrijk voordeel: het gewicht. De SJ 413 HJX brengt niet meer dan 900 kilogrammen op de schaal. Liefst 310 kilo minder dan wat op het kenteken van de Niva staat vermeld. Absoluut gezien mag de SJ 413 dan wat minder vermogen beschikbaar hebben, in verhouding tot het voertuig-gewicht staat de Suzuki er heel wat gunstiger voor met 19 kg/kW tegen 21,2 kg/kW bij de Niva Savanne. En dat komt zowel op de weg als in het terrein tot uiting.

Prestaties

Al bij de acceleratie is het net of het vermogen er bij de Niva niet goed uit wil komen. De motor wil bovendien niet lekker hoog in de toeren klimmen, waar hij tenslotte toch de 57 kilowatts vandaan moet halen. In de sprint van 0 naar 100 km/h is de Rus dan ook al meteen bijna 3 seconden trager dan de veel lichter gemotoriseerde Suzuki. En ook voor wat betreft de topsnelheid moet de Niva het afleggen. De 132 km/h die

de fabriek opgeeft konden wij bij lange na niet bereiken. Met de nodige moeite werd een topsnelheid van 118 echte kilometers per uur bereikt. Ook de Suzuki kwam tijdens de test niet aan de 130 km/h die in de folder staat vermeld. Maar de Japanner wist in ieder geval de 120 km/h te bereiken. In de vierde versnelling overigens. In vijf komt de SJ 413 niet verder dan 114 km/h echte kilometers per uur. Ook in het terrein komen de verschillen duidelijk naar voren en blijkt de Niva in verhouding tot zijn flinke eigen gewicht toch niet vol-

doende kilowatts in huis te hebben. Daarbij laat de trekkracht bij lage toerentallen ook nog eens te wensen over, wat het trial-rijden er niet eenvoudiger op maakt. Dan doet de 1,3-liter vierpitter in de Suzuki het heel wat lekkerder. Het motortje loopt als een naaimachientje en reageert uiterst alert op het gaspedaal. De motor biedt over het gehele toerengebied een prima trekkracht en houdt vooral bij lage toeren aanmerkelijk beter vast dan de éénliter vierpitter die in de SJ 410 te vinden is. Een hele verbetering die 1,3-liter krachtbron, die boven-



In het water bleken beide vier-bij-viers zo lek als een mandje.

Voor wat de vrijloophoeken betreft doet de Niva niet voor de Japanner onder, vóór 44° en achter 33°.



Het 1,3 liter vierpiërtje van de SJ 413 loopt als een naaimachineetje.

dien in alle rust zijn werk doet. En dat is iets dat van de Lada-motor niet kan worden gezegd. De wat rauwe motor is niet vrij van resonanties en laat zich toch wel wat al te nadrukkelijk horen. Het hoge geluidsniveau dat door het ANWB-testteam werd gemeten is dan ook zeker niet alleen op het conto van de klapperende linnen kap te schrijven. De motor heeft daar ook een heel behoorlijk aandeel in.

Brandstofverbruik

De Lada Niva heeft permanent aandrijving op alle wielen, terwijl bij de Suzuki op de weg de voorwielaandrijving kan worden uitgeschakeld. Dat heeft natuurlijk zijn consequenties ten aanzien van het brandstofverbruik, evenals het gigantische gewichtsverschil. Het brandstofverbruik van de Lada verbaasde ons dan ook niets. Een praktijkverbruik van zo'n slordige 16,5 l/100 km of rond de 1 : 6 is als een beetje wordt doorgereden niets bijzonders. En zelfs wanneer de rechter voet krachtig in bedwang wordt gehouden valt het niet mee om in de buurt van de

10,5 liter te komen, die volgens de ECE-cijfers bij een constante snelheid van 90 km/h per 100 kilometer verstoekt zouden mogen worden. Wie met de Niva een gemiddeld verbruik van 14 l/100 km of 1 : 7 weet te scoren is al een hele spekkoper. En dat houdt in dat er toch niet meer dan goed 300 kilometer op een volle tank van 45 liter kan worden gereden. De SJ 413 is wat zuiniger, maar weet toch ook nog heel goed raad met de toegediende normale benzine. Hoewel hij volgens de ECE-cijfers redelijk zuinig moet zijn, ergens tussen de 8 en 9 l/100 km,

kwamen wij tijdens de test toch niet beneden de 10 l/100 km. Bij een constante snelheid van 100 km/h stroomde er zelfs 12,1 l/100 km door de brandstofverbruiksmeter. Vrijloophaven, die niet op de testauto waren gemonteerd maar tegen een meerprijs van 230 gulden wel geleverd kunnen worden, zullen

daar wel iets, maar toch ook niet extreem veel aan kunnen verbeteren.

Aandrijflijn

Via een opvallend licht te bedienen enkelvoudige droge plaatkoppeling is het 1,3 liter Suzuki-motortje verbonden met een volledig gesynchroneerde vijfversnellingsbak. Een heel plezierige bak, waarvan de verschillende reducties goed verdeeld liggen. De vijf lijkt in eerste instantie met een overbrengingsverhouding van 0,795 een heel behoorlijke overdrive. De tussenbak heeft echter in "hoog" ook nog een reductie van 1,409 : , wat het totaal op 1,12 brengt. Daar tegenover staat wel weer een vrij snelle eindreductie, zodat de motor bij hogere snelheden toch niet al te veel toeren hoeft te maken. En dat komt het geluidsniveau beslist ten goede, zoals ook uit de metingen is gebleken. Bij 100 km/h valt er in de Suzuki niet meer dan 77 dB(A) te meten. De bediening van de vijfbak is licht en nauwkeurig, met als enige kanttekening dat de vijfde versnelling wat bewust moet worden gekozen. De tussenbak laat zich probleemloos met het kleine extra pookje bedienen.



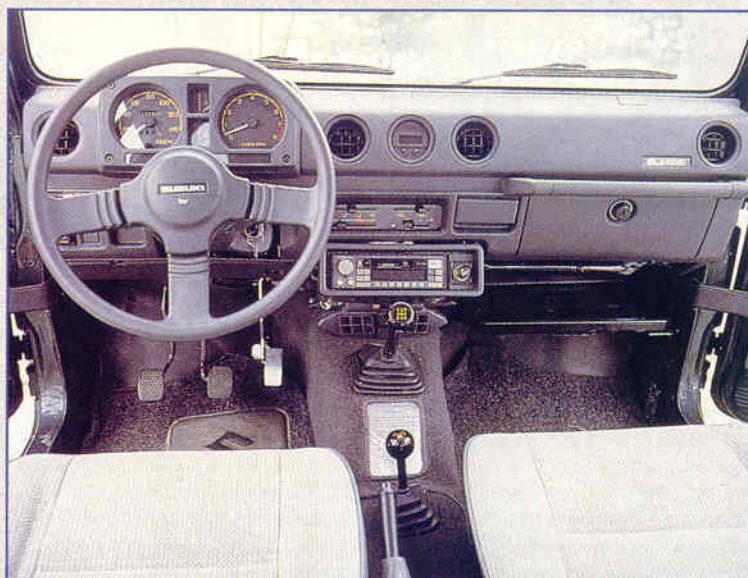


Het instrumentarium van de Lada is wat completer dan dat van de SJ 413.



Door de twee hendels voor de bediening van tussenbak en sper kwam de normale versnellingspook in de Lada te ver weg te staan.

Hoewel Lada voor de Niva wel een vijfversnellingsbak kent, wordt de Savanne uitsluitend met vier-versnellingsbak geleverd. Een ongetwijfeld robuuste, maar wel erg rumoerige bak, die wanneer op de motor wordt afgeremd met veel succes het geluid van een tram na probeert te doen. De bediening van de bak gaat wat stug maar niet echt vervelend. De pook staat echter veel te ver weg. De kleinere pook voor de bediening van de tussenbak met twee reducties, staat veel beter binnen handbereik en wordt dan ook nog wel eens per ongeluk geschakeld. Daar de Niva permanent vierwiel aandrijving heeft, zit er in de



Het interieur van Suzi is gewoon veel moderner en netter afgewerkt.

Versnellingspook en het kleine pookje van de tussenbak staan in de SJ goed binnen handbereik.

tussen- of verdeelbak ook een zogenaamd derde differentieel. Om in het terrein te voorkomen dat al het vermogen of naar de voorwielen of naar de achterwielen zou verdwijnen, is het derde dif voorzien van een mechanische sper, die met een kort derde pookje wordt bediend.

Onderstel

Talrijke verschillen treffen wij aan als de beide vier-bij-viers op de smeerbrug worden gezet. Dan blijkt dat de Suzuki een echt chassis heeft, terwijl de Niva een zelfdragende carrosserie kreeg. En dan is ook te zien dat de Japanner voor en achter een starre as met bladveren heeft, terwijl de Niva rondom op schroeven staat en onafhankelijke voorwielophanging heeft.

Hoewel dat

De rechter voorstoel van de Suzuki heeft een walk-in systeem om wat makkelijker achterin te komen.



Een stevige pantserplaat beschermt het carter van de Lada-motor.



De Niva Savanne is uitsluitend als "bestel" te koop, met een redelijk laadvloertje achter de twee stoelen. Hij mist alleen een achterklep.

Met de achterbank in zitpositie biedt de Suzuki een wel heel kleine laadruimte. Na twee vleugelmoertjes te hebben losgedraaid kan het bankje echter worden neergeklapt.





lampjes. De hendels voor verlichting en ruitwissers zitten aan de stuurkolom, de schakelaars voor de secundaire functies zitten hier en daar over het dashboard verspreid. Vreemd is het dat de meeste grote stroomverbruikers, zoals de kachel-aanjager en de ruitwissers niet over het contactslot geschakeld zijn, zodat zij aan kunnen blijven staan terwijl de sleutel uit het contact is gehaald. De stoelen van de Niva bieden een redelijke maar vrij lage zit met een matige zijdelingse steun. De rugleuning is traploos verstelbaar.

Het interieur van de Suzuki ziet er meteen een stuk moderner uit en is ook veel netter afgewerkt. Het instrumentarium is keurig verzorgd en is naast de snelheidsmeter met kilometer- en dagteller een brandstofvoorraad- en koelvloeistoftemperatuurmeter rijk, alsmede een bijzonder duidelijke toerenteller.

Midden op het dashboard vinden we dan nog een digitaal klokje en het verlichte bedieningspaneel van het prima werkende verwarmings- en ventilatiesysteem. Wat dit laatste betreft laat ook de Lada niets te wensen over. Alle hendels en schakelaars zitten in de SJ 413 goed binnen handbereik, zodat je je meteen thuisvoelt wanneer je instapt. De stoelen beloven door hun kuipvorm iets meer zijdelingse steun te bieden dan ze in werkelijkheid doen, maar ze zitten verder uitstekend en zijn goed verstelbaar.

Hoe je de twee vier-bij-viers ook bekijkt en vergelijkt de Suzuki is op nagenoeg alle fronten gewoon moderner. Hij is lichter te bedienen en makkelijker handelbaar en is in het terrein echt wat meer mans dan de zware Niva. Op de weg biedt de Lada echter het voordeel van een wat rustiger stuurgedrag en een wat beter veercomfort. Voor wat betreft prestaties en verbruik moet-ie het echter ook op de weg afleggen tegen de vinnige Jap.

Wat vindt Charles Counet, instructeur terreinrijden bij de sectie rijvaardigheid van de ANWB, van het terreinduo?

Eens was de Lada Niva door zijn gunstige prijsstelling één van de populairste 4x4's, maar bij de komst van de Japanse Suzuki heeft de Rus een stapje terug moeten doen. Alleen door hun prijsstelling dus al twee keiharde concurrenten. En dat maakt een vergelijkingstest er alleen maar interessanter op. Op papier lijkt de Niva met zijn zwaardere motor, zijn grotere spoorbreedte, zijn schroefveren rondom en onafhankelijke voorwielophanging duidelijk in het voordeel te zijn. De keiharde praktijk wees echter anders uit. Ondanks dat de Niva 10 kW meer vermogen tot zijn beschikking heeft, heeft hij het in de klim duidelijk moeilijker dan de Suzuki. De 1,6 liter motor van de Lada laat het vooral in het lage toereengebied afweten. Bovendien liggen de versnellingen wat minder fraai verdeeld dan bij Suzi het geval is. En als op een helling moet worden gestopt slaat bovendien de motor af. Een vervelend euvel, dat de kleine Jap niet kent. Door zijn grotere spoorbreedte is de Niva wel weer in het voordeel waar het de stabiliteit op dwarshellingen betreft. In het water blijken de beide 4x4's volkomen gelijkwaardig: beide zijn ze zo lek als een mandje. De kwaliteit van de Russische banden onder de Niva viel ons lang niet tegen. Zij bleken prima in de modder, maar wat minder goed in het zand. De Bridgestones onder de Suzuki gaven juist precies het tegenovergestelde beeld. Het interieur van de Japanner is wat fraaier en moderner uitgevoerd dan dat van de Rus.

Maar het belangrijkste minpunt van de Lada is dat de versnellingspook te ver weg staat. Alles bij elkaar moet ik toch wel stellen dat Suzi wat plezieriger in de omgang is, vooral ook door de soepele 1,3 liter motor, die over het hele toereengebied een prima trekkraft heeft. Als pure terreinauto wint de Suzuki. Op de weg is de Lada echter wat comfortabeler door zijn schroefveren.

laatste in theorie een voordeel moet betekenen in zwaar terrein, kwam dit er in de Beekse Bergen toch niet echt uit. Wel komt in het terrein de grotere spoorbreedte van de Lada als voordeel naar voren in de vorm van een betere zijdelingse stabiliteit en een wat rustiger gedrag bij het rechtuit rijden. Ook op de weg is de koersvastheid van de Niva wat positiever dan die van de Suzuki. Deze laatste is bovendien erg gevoelig voor zijwind. De besturing van de Niva is ook nog wat rustiger dan die van de kleine Jap, maar vraagt met name bij lage snelheden vrij veel kracht. Remmen doen beide auto's goed, zij het dat de Lada aanmerkelijk meer pedaalkracht vraagt dan de Suzuki, die zich overigens in het geheel wat makkelijker laat bedienen.

Noch de Lada noch de Suzuki scoort erg hoog op het punt van veercomfort. Met zijn schroefveren is de Lada toch een tikkeltje comfortabeler dan de Suzuki, die met zijn korte wielbasis erg springerig is.

Compleet

Het interieur van de Lada doet vrij ouderwets aan en is niet al te netjes afgewerkt. Daarentegen is het wel compleet. En dan doelen wij vooral op het instrumentarium, dat naast de gebruikelijke zaken ook een toerenteller, een dagteller en een oliedrukmeter biedt, aangevuld met een flinke hoeveelheid controle-



TECHNISCHE GEGEVENS SUZUKI SJ 413 HJX

MOTOR	
type	4-cil. in lijn, benzinemotor
cilinderinhoud	1.324 cm ³
boring x slag	74 x 77 mm
compressieverhouding	8,9 : 1
DIN-vermogen	47 kW (63 pk) bij 6000 r/min
DIN-koppel	100 Nm (10,2 kgm) bij 3500 r/min
nokkenas	bovenliggend, tandriemaandrijving
brandstofsysteem	1 dubbele carburateur
TRANSMISSIE	
aandrijving	vierwiel, voorwielaandr. uitschakelbaar
overbrenging 1 t/m 5 laag	8,283/4,416/3,227/2,268/1,803
overbrenging 1 t/m 5 hoog	5,146/2,743/2,005/1,409/1,120
reducties tussenbak	1,409/2,268
eindreductie	3,909
koppeling	enkelvoudige droge plaat, diafragmaveer
vrijloopnaven	handbediend, tegen meerprijs leverbaar
diff. sperren	niet standaard
ONDERSTEL	
wielophanging voor	starre as, halfelliptische bladveren, telescoop-schokdempers, stabilistor
wielophanging achter	starre as, halfelliptische bladveren, telescoop-schokdempers
stuurinrichting	kogelkringloop, diameter stuurwiel: 39,5 cm
remmen voor / achter	schijven / trommels, diagonaal geschieden
parkeerrem	hydraulisch systeem, vacuumbekrachtiger, mechanisch werkend d.m.v. een trommel op de tussenas
MATEN EN MASSA'S (gewichten)	
wielbasis	203 cm
spoorbreedte voor / achter	121 / 122 cm
lengte/breedte/hoogte	344 / 146 / 184 cm
massa op kentekenbewijs	900 kg
draagvermogen	430 kg
max. aanhangw. massa	ongeremd: 455 kg, geremd: 1.100 kg
tankinhoud	40 l
banden	195 SR 15, Bridgestone RD-401, steel M + S
draaicirkel	9,8 m
PRESTATIES (fabrieksopgave)	
acceleratie 0-100 km/h	geen opgave
topsnelheid	130 km/h
ECE-verbruik	90 km/h: 7,9 l/100 km 120 km/h: 8,4 l/100 km; stad: 8,9 l/100 km
PRIJZEN (incl. BTW)	
SJ 413 HJX	f 26.495,-

TECHNISCHE GEGEVENS LADA NIVA SAVANNE

MOTOR	
type	4-cil. in lijn, benzinemotor
cilinderinhoud	1.570 cm ³
boring x slag	79 x 80 mm
compressieverhouding	8,5 : 1
DIN-vermogen	57 kW (78 pk) bij 5400 r/min
DIN-koppel	120 Nm (12,2 kgm) bij 3000 r/min
nokkenas	1, bovenliggend, kettingaangedreven
brandstofsysteem	1 dubbele carburateur
TRANSMISSIE	
aandrijving	permanente vierwielaandrijving
overbrenging 1 t/m 4 laag	6,922/4,247/2,752/2,135
overbrenging 1 t/m 4 hoog	3,890/2,387/1,547/1,200
reducties tussenbak	1,200/2,135
eindreductie	4,3 : 1
koppeling	enkelvoudige droge plaatkoppeling, hydraulisch aangedreven
vrijloopnaven	n.v.t.
diff. sperren	mechanisch bediend in het middendifferentieel
ONDERSTEL	
wielophanging voor	onafhankelijk, dwarsgeplaatste draagarmen, schroefveren, telescoop-schokdempers, stabilistor
wielophanging achter	starre as met schroefveren, in lengterichting
stuurinrichting	geplaatste geleidarmen en stabilisatorstang
remmen voor / achter	worm en rol schijven / trommels, gescheiden hydraulisch systeem, vacuumbekrachtiger, remdrukbeugler
parkeerrem	mechanisch werkend trommel op de achterwielen
MATEN EN MASSA'S (gewichten)	
wielbasis	220 cm
spoorbreedte voor / achter	143,2 / 140,0 cm
lengte/breedte/hoogte	373,5 / 168,0 / 164,5 cm
massa op kentekenbewijs	1.210 kg
draagvermogen	340 kg
max. aanhangw. massa	ongeremd: 575 kg, geremd: 1.490 kg
tankinhoud	45 l
banden	175/82-16, nylon gordel
draaicirkel	11 m (tussen muren)
PRESTATIES (fabrieksopgave)	
acceleratie 0-100 km/h	ca. 23 sec.
topsnelheid	ca. 132 km/h
ECE-verbruik	90 km/h: 10,5 l/100 km 120 km/h: 13,3 l/100 km; stad: 13,7 l/100 km
PRIJZEN (incl. BTW)	
Savanne	f 26.595,-

MEETRESULTATEN

SNELHEIDSBEREIK	bij n-max. koppel	bij n-max
in de versnellingen	1 laag	13 km/h
	2 laag	27 km/h
	3 laag	37 km/h
	4 laag	53 km/h
	5 laag	67 km/h
	1 hoog	22 km/h
	2 hoog	44 km/h
	3 hoog	58 km/h
	4 hoog	83 km/h
	5 hoog	104 km/h
ACCELERATIE	0 - 60 km/h	7,1 s
	0 - 80 km/h	12,2 s
	0 - 100 km/h	21,0 s
	60 - 100 km/h	28,6 s
TOPSNELHEID	120 km/h werkelijk = 130 km/h op de teller	
GELUIDSNIVEAU INTERIEUR		
	bij 60 km/h	69 dB(A)
	bij 80 km/h	72 dB(A)
	bij 100 km/h	77 dB(A)
	op topsnelheid	82 dB(A)
BRANDSTOFVERBRUIK		
bij constante snelheid van	90 km/h	10,4 l/100 km
	100 km/h	12,1 l/100 km
	top in hoogste versn. (114 km/h)	15,2 l/100 km
REMVERTRAGING		
remweg bij koude remmen vanaf 100 km/h	52 m	
TERREINVAARDIGHEID		
bodemvrijheid	22,5 cm	
max. stijging	ca. 40°	
max. dwarshelling	42°	
vrijloophoek voor / achter	47° / 34° (met mistachterlamp)	
max. doorwaaddiepte	80 cm technisch, 50 cm fabr. opgave	
IMPORTEUR	NIMAG, Reedijk 9, Heineoord, 01862-7911	

MEETRESULTATEN

SNELHEIDSBEREIK	bij n-max. koppel	bij n-max
in de versnellingen	1 laag	12 km/h
	2 laag	22 km/h
	3 laag	33 km/h
	4 laag	44 km/h
	1 hoog	22 km/h
	2 hoog	39 km/h
	3 hoog	59 km/h
	4 hoog	66 km/h
ACCELERATIE	0 - 60 km/h	7,3 s
	0 - 80 km/h	13,3 s
	0 - 100 km/h	23,7 s
	60 - 100 km/h	25,9 s
TOPSNELHEID	118 km/h werkelijk = 120 km/h op de teller	
GELUIDSNIVEAU INTERIEUR		
	bij 60 km/h	75 dB(A)
	bij 80 km/h	79 dB(A)
	bij 100 km/h	80 dB(A)
	op topsnelheid	87 dB(A)
BRANDSTOFVERBRUIK		
bij constante snelheid van	90 km/h	12,3 l/100 km
	100 km/h	14,2 l/100 km
	top in hoogste versn. (118 km/h)	18,5 l/100 km
REMVERTRAGING		
remweg bij koude remmen vanaf 100 km/h	55 m	
TERREINVAARDIGHEID		
bodemvrijheid	22 cm	
max. stijging	26°	
max. dwarshelling	geen opgave	
vrijloophoek voor / achter	44° / 33°	
max. doorwaaddiepte	45 volgens fabr. opgave	
IMPORTEUR	Gremi Auto-Import, Osloweg 2, Groningen, 050-183121	