

# Die Letzten ihrer Art



**Dacia Duster, Lada Niva und Suzuki Jimny sind Offroader, die in Konzept und Technik stark voneinander abweichen. Doch alle drei Allradler gibt es zu echten Discountpreisen von weniger als 20 000 Euro. Welcher bietet den besten Kompromiss aus Gelände- und Alltagstauglichkeit?**

**Können wir wirklich ein SUV neben Geländewagen-Klassiker** wie den Lada Niva und den Suzuki Jimny stellen? Wir machen's einfach – und schauen, was dabei herauskommt. Denn Dacias Preisbrecher mit der üblichen SUV-Suppe zu kochen, er-

scheint uns einfach nicht fair – der kleine Rumäne ist nämlich hart im Nehmen. Im Vordergrund dieses Tests steht klar die Geländetauglichkeit. Doch weil wir unsere Offroader ebenso oft auf der Straße wie im Gelände bewegen, ist auch die Alltagstauglichkeit der

drei ein Kriterium. Dazu zählen Fahrkomfort, aber auch Sicherheit.

#### **MIT GEWISSEN EINBUSSEN**

Um die drei ins Gelände zu bewegen, müssen wir erst einmal einige Stadt- und Autobahnkilometer zurücklegen. Schon hier zeigen sich

gravierende Unterschiede in puncto Fahrkomfort: Der Jimny rollt vorn wie hinten auf Starrachsen und hat zudem einen kurzen Radstand von 2250 mm. Damit der schmale Zwerg auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht zu schaukeln beginnt, hat man ihn fahr-



## AUTOS IN DIESEM TEST

Dacia Duster dCi 110 4x4	110 PS, Preis 18 490 Euro
Lada Niva 1.7i California	83 PS, Preis 13 400 Euro
Suzuki 1.3 Comfort	86 PS, Preis 16 090 Euro



**SUZUKI**

**Kletterzwerg:** Robuste Technik, geringe Ausmaße und perfekte Rundumsicht machen den Jimny im Gelände fast unbesiegt – nur an Bodenfreiheit hapert's.



**LADA**

**Der Klassiker:** Der Lada hat einige Jahre auf dem Buckel – und doch bietet er offroad dank bewährter Technik den meisten Konkurrenten die Stirn.



**DACIA**

**Kein typisches SUV:** Der Dacia ist im Gelände richtig hart im Nehmen, muss aber ohne Reduktion auskommen. Dafür gibt es einen sehr kurzen ersten Gang.

werksseitig eher steif ausgelegt. Diese Eigenschaften sorgen auf Asphalt für ordentlich Turbulenzen – wer seinen Rücken schonen möchte, umfährt Schlaglöcher besser. Dafür bleibt der Suzuki auf der Autobahn auch jenseits der 120-km/h-Marke stabil.

Der Niva ist ein echter Sonderfall. Wenn man sich daran gewöhnt und akzeptiert hat, dass man in einem Neuwagen sitzt, der (trotz Neuerungen im Laufe der Zeit) seit 37 Jahren gebaut wird, muss man ihn einfach mögen. Abgesehen von wenigen Details wie dem digi-

talen Bordcomputer oder dem neuen CD-Radio sitzt man im 70er-Jahre-Cockpit. Airbags? Hat er keine. Dafür aber seit 2012 immerhin serienmäßig ABS an Bord. Die Kombination aus Starrachse hinten und Einzelradaufhängung vorn war 1976 der Knaller – und sorgt

noch heute für ausreichend Komfort. Der 19 Jahre alte 1,7-Liter-Einspritzer verrichtet mit 83 PS gemächlich, aber zuverlässig seinen Dienst, das manuelle Fünfgang-Getriebe lässt sich besser als je zuvor schalten. Mit Ausnahme der alles andere als ergonomisch



Technik-Check



**Robuste Technik:** Dank Starrachsen hält der Jimny im Gelände einiges aus und verschränkt recht gut.



**Kein Kraftpaket:** 86 PS sorgen nicht für sportliche Werte, reichen aber für Alltag und Gelände völlig aus.

geformten Sitze ist der Niva durchaus ein Auto, das man – mit Komfort- und Sicherheitseinbußen – im Alltag fahren kann.

**DER KÖNIG DER STRASSE**

Der Dritte und Jüngste in der Runde ist Dacias Duster. Der Rumäne mit französischer Technik von Renault fährt vorn wie hinten mit Einzelradaufhängung, bietet als Einziger vier Türen und wartet mit

einem modernen Cockpit und gleichsowise viel Ausstattung auf. Nur er hat außerdem ein 110 PS starkes Dieseltriebwerk. Auf der Straße ist er unumstritten das komfortabelste und größte Auto. Auch in puncto Sicherheit lässt er die beiden anderen weit hinter sich: Serienmäßig an Bord sind Fahrer- und Beifahrerairbag, optional gibt es Seitenairbags und ESP (für 300 Euro Aufpreis).

**DREI AUTOS – DREI KONZEPTE**

So unterschiedlich die Achskonstruktionen unserer Kandidaten sind, so unterschiedlich sind auch ihre Antriebs- und Allradssysteme. Der Jimny ist ein klassischer Zugschalter. Er fährt im Straßenbetrieb mit Heckantrieb, bis Tempo 100 lässt sich der Allrad per Tastendruck zuschalten. Die Kraftverteilung liegt dann bei 50:50. Der Lada ist ein Permanentallradler

mit 50:50-Kraftverteilung. Er lässt dem Fahrer in der Untersetzung die Wahl, das Mitteldifferenzial zu sperren – ein riesiger Vorteil, doch dazu später. Der Duster ist der einzige Kandidat ohne Geländeuntersetzung, verfügt aber über einen werkseitig extrem kurzen (4,45:1), ersten Gang. Er fährt mit Frontantrieb und schaltet die Hinterachse dann hinzu, wenn vorn Schlupf entsteht. Im Gelände lässt sich der



**Dank kurzer Überhänge:** Ein Böschungswinkel von 37 Grad vorn geht absolut in Ordnung.



**So muss es sein:** Hinten packt der Jimny dank kurzem Überhang sogar einen 46-Grad-Winkel.

Gelände-Check



**Vorsicht im Wasser:** Werksseitig gibt Suzuki eine Wattiefe von 400 mm an – wir lassen es nicht drauf ankommen.

## TESTER MEINUNG



Ich möchte einen Geländewagen mit hervorragenden Offroad-Eigenschaften, der mir im Alltag aber ausreichend Komfort bietet. Und: Bezahlbar muss er sein! Anschaffungs-

kosten sind das eine, Unterhaltskosten das andere Thema. Deshalb kommt für mich eben nur einer in Frage: der Suzuki Jimny!

Joe Wörz

Allrad per Lamellenkupplung bis zu einer Geschwindigkeit von 80 km/h aktivieren. Auch hier erfolgt die Kraftverteilung mit 50:50.

### DES FÖRSTERS LIEBLING

Im Gelände werden die Karten neu gemischt. Der Suzuki ist nicht grundlos Försters Liebling. Er ist klein, extrem wendig und bietet eine exzellente Rundumsicht. Rückfahrkamera? Wozu? Man überblickt vom Cockpit aus wirklich jede Ecke des Japaners, was im Gelände enorm hilfreich ist. Dank kurzer Karosserieüberhänge

und guter Böschungswinkel (37 Grad vorn, 46 Grad hinten) bewältigt er die Verschränkungspassage mit Bravour. Der Jimny hat nur 190 mm Bodenfreiheit, aber 235 mm Luft unterm Bauch und kann durch den kurzen Radstand mit einem 31-Grad-Rampenwinkel aufwarten. Eine helfende Traktionskontrolle fehlt ihm – doch dank passabler Verschränkungskünste (185 mm) kämpft sich der Zwerg trotzdem ohne große Probleme durch das verworfene Terrain. Sehr positiv fällt auch das Untersetzungsverhältnis von 2,0:1 auf, das dem

### Cockpit-Check



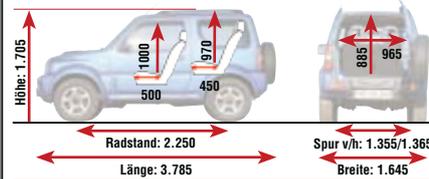
**Schlicht:** Der Jimny hat nur das Nötigste an Bord – eine Ausnahme bilden die Sitzheizung und die manuelle Klimaanlage.

**Auf Wunsch zuschaltbar:** Allrad und Untersetzung können per Tastendruck bis 100 km/h elektronisch aktiviert werden.

## Abmessungen und Geländewerte

### SUZUKI JIMNY

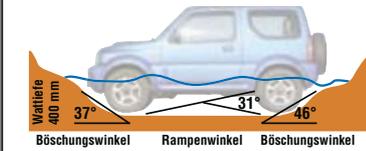
#### Abmessungen in mm



**Innenraum (mm):**  
Sitzhöhe über Straße: 660, Ellbogenfreiheit v/h: 1.260/1.225  
Kniefreiheit h: 140-450  
**Laderaum (mm):**  
Länge: 385-910, Breite: 920-1.225, Höhe: 850; Ladekantenhöhe: 720  
Vol. (VDA): 113-778 L

#### OFFROAD-PROFILE

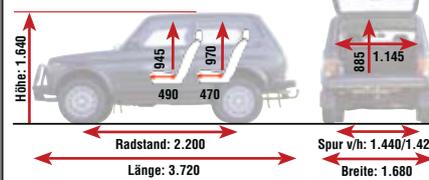
**Zuschaltbarer Allradantrieb**, zweistufiges Verteilergetriebe, Allradzuschaltung bis 100 km/h, Kraftverteilung variabel 0/100 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/elektr. sperrbar in 4H/–, Verteilergetriebe in Reduktion zwangsgesperrt; **Stabilisatoren** vorn und hinten



**Bodenfreiheit v/h:** 190/190 mm  
**Bauchfreiheit:** 235 mm  
**Diag. Achsverschränkung:** 185 mm  
**Steigfähigkeit:** k.A.  
**Gesamtuntersetzung (max.):** 38,1:1  
**Kriechgeschw. (min.):** 2,5 km/h

### LADA NIVA

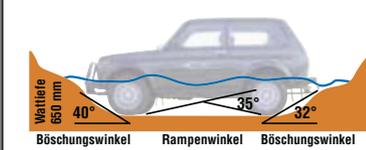
#### Abmessungen in mm



**Innenraum (mm):**  
Sitzhöhe über Straße: 640, Ellbogenfreiheit v/h: 1.335/1.335  
Kniefreiheit h: 135-425  
**Laderaum (mm):**  
Länge: 635-1.420, Breite: 1.335, Höhe: 865; Ladekantenhöhe: 720  
Vol. (VDA): 263-982 L

#### OFFROAD-PROFILE

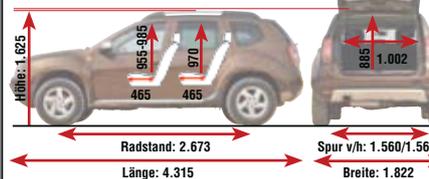
**Permanenter Allradantrieb**, zweistufiges Planetenradverteilergetriebe, wahlfrei sperrbar, Kraftverteilung 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/100% sperrbar/–, nicht zwangsgesperrt in Reduktion; **Stabilisatoren** vorn und hinten



**Bodenfreiheit v/h:** 225/225 mm  
**Bauchfreiheit:** 280 mm  
**Diag. Achsverschränkung:** 210 mm  
**Steigfähigkeit:** 30°  
**Gesamtuntersetzung (max.):** 25,5:1  
**Kriechgeschw. (min.):** 3,6 km/h

### DACIA DUSTER

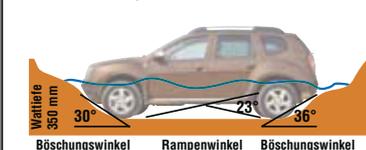
#### Abmessungen in mm



**Innenraum (mm):**  
Sitzhöhe über Straße: 620-660, Ellbogenfreiheit v/h: 1.411/1.438, Kniefreiheit h: 183  
**Laderaum (mm):**  
Länge: 992-1.760, Breite: 1.002, Höhe: 885, Ladekantenhöhe: 755  
Vol. (VDA): 443-1.604 L

#### OFFROAD-PROFILE

**Automatisch zuschaltender Allradantrieb**, elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung, Kraftverteilung variabel 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Lamelle/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn



**Bodenfreiheit v/h:** 205/210 mm  
**Bauchfreiheit:** 215 mm  
**Diag. Achsverschränkung:** 156 mm  
**Steigfähigkeit:** k.A.  
**Gesamtuntersetzung (max.):** 21,63:1  
**Kriechgeschw. (min.):** 5,4 km/h



Technik-Check



**On- & Offroad** :Die Kombi aus Starrachse und Einzelradaufhängung verbindet das Beste aus beiden Welten.



**Oldie but Goldie**: Der 1,7-Liter-Benziner hat schon 19 Jahre auf dem Buckel – aber er läuft zuverlässig.

Japaner eine Kriechgeschwindigkeit von 2,5 km/h ermöglicht. So hat man Zeit, sich vorausschauend durch das Gelände zu bewegen. Auch die nächste Hürde, den Steilhang, nimmt der Jimny gelassen. Mit ausreichend Schwung kraxelt der Kleine mühelos den Berg hin-

auf. Abwärts stellt ihn der Hang auch ohne Bergabfahrlilfe vor keine Probleme – in der Reduktion rollt er langsam den Hang hinab. Die Wasserdurchfahrt gehen wir gemächlich an – die Werksangabe für die Wattiefe liegt bei nur 400 mm. Wer nichts riskieren will, be-

gibt sich nur mit einem Schnorchel ins nasse Element.

**GELÄNDEKÖNIG LADA**

Alte Technik muss nicht schlecht sein – das beweist uns der Lada Niva. Auch in seinem Cockpit behält man im Gelände den Über-

blick, welcher durch die breite C-Säule nach hinten allerdings etwas eingeschränkt wird. Der Permanent-Allradler verfügt als Einziger im Test nicht nur über eine Geländeuntersetzung, sondern auch über ein sperrbares Mitteldifferenzial. Verworfenes Terrain beein-



**Gestählt**: Ein 40-Grad-Winkel vorn ist super – den Schutzbügel kann man sich sparen.



**Massiv**: Auch hinten schützt eine Stahlstoßstange offroad vor ungewolltem Feindkontakt.

Gelände-Check



**Nicht wasserscheu**: Mit einer Wattiefe von 650 mm kann man den Lada getrost durch Gewässer treiben.

## TESTER MEINUNG



Ich nehme den Russen. Im Lada muss man auf Luxus verzichten. Aber stört mich das? Nein! Offroad darf ich mir dafür Fehler gönnen – ohne gleich teure Plastikschürzen kaufen zu müssen.

Julian Hoffmann

drückt den Lada nicht: Er hat vorn und hinten 225 mm Bodenfreiheit, die Bauchfreiheit beträgt sogar 280 mm. Was überrascht: Sein Radstand ist mit 2200 mm sogar

## Cockpit-Check



**Rustikal:** Nicht schön, aber funktionell gestaltet sich der Innenraum.

**Oldschool:** Die Geländeuntersetzung und das Mitteldifferenzial werden bei Lada noch mechanisch betätigt.



## Technik Messwerte Kosten



		Suzuki Jimny 1.3 Comfort	Lada Niva 1.7i	Dacia Duster 110 dCi
<b>MOTOR / GETRIEBE</b>				
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage		Otto/4-R/vorn längs	Otto/4-R/vorn längs	Diesel/4-R/vorn quer
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen		4/zwei oben liegende	2/eine oben liegende	2/eine oben liegende
Verdichtung/Aufladung/LLK		9,5:1/-/-	9,3:1/-/-	15,7:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm <sup>3</sup> /mm	1.328/78,0 x 69,5	1.690/82,0 x 80,0	1.461/76,0 x 80,5
Leistung	kW (PS)/min <sup>-1</sup>	63 (86)/6.000	61 (83)/5.000	81 (110)/4.000
Drehmoment	Nm/min <sup>-1</sup>	110/4.100	129/4.000	240/1.750
Gemischaufladung/Schadstoffkl.		Direkteinspritzung/Euro 5	Multipoint-DI/Euro 5	Common-Rail-DI/Euro 5
Getriebe		5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Schaltgetriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6.	4,43/2,30/1,67/1,19/1,00/-	3,67/2,10/1,36/1,00/0,82/-	4,45/2,58/1,63/1,14/0,81/0,61
	Gelände/Achse/Rückw.	2,0/4,30/5,15	2,14/3,9/3,53	-/4,86/k.A.
<b>KAROSSERIE / FAHRWERK</b>				
Fahrzeugaufbau		Leiterrahmen, Kombikarosserie, 2 Türen, Hecktür, 5 Sitze	selbsttragende Karosserie 2 Türen, Heckklappe, 5 Sitze	selbsttragende Karosserie 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze
Radführung	vorn	Starrachse an 2 Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern	Einzelradaufhängung an Doppel-Dreiecksquerlenker Schraubenfedern	Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, Feder-Dämpferbein
	hinten	Starrachse an 2 Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern	Starrachse an 4 Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern	Stahlfeder, Mehrlenker-Hinterachse, McPherson-Federbein
Bremsanlage	vorn	ABS, EBD innenbelüftete Scheibe	ABS Scheibe im Schwimmsattel	ABS, EBV, ESP innenbelüftete Scheibe
	hinten	Trommel Kugelumlauflenkung	Trommel Zahnstangen-Servo	Trommel Zahnstangen-Servo
Lenkung		9,8	11,0	10,4
Wendekreis	m			
Räder	Felgen; Reifen (Basis)	5,5x15 Zoll; 205/70 R15	5,0x16 Zoll; 175/80 R16	6,5x16 Zoll; 215/65 R16
	Felgen; Reifen (Testwagen)	5,5x15 Zoll; 205/70 R15	5,5x16 Zoll; 185/75 R16	6,5x16 Zoll; 215/65 R16
	Testwagenbereifung	Hankook Winter I-cept RS	General Tire Ameri G4S	Toyo
<b>MESSWERTE / GEWICHTE</b>				
Höchstgeschw.	km/h	140	137	174
Beschleunigung				
0 - 80 km/h	s	k.A.	k.A.	8,4
0 - 100 km/h	s	14,0	17,5	11,9
0 - 130 km/h	s	k.A.	k.A.	20,2
0 - 160 km/h	s	k.A.	k.A.	40,2
Elastizität				
60 - 100 km/h im 4. Gang	s	13,3	16,5	7,39
Tachoabweichung				
bei 30/50/100/130 km/h	real km/h	28/48/97/126	27/47/96/124	28/48/98/128
Verbrauch				
		Benzin	Benzin	Diesel
Tankinhalt	L	40	42	50
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus				
innerorts/außerorts/Mix/CO <sub>2</sub>	L/100 km	8,9/6,0/7,1/162 g/km	12,2/8,0/9,5/225 g/km	6,5/5,3/5,6/145 g/km
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km	8,2	10,3	6,9
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	1.135-1.165/1.420	1.285/1.610	1.369/1.844
Anhängelast	ungebremst/gebremst kg	350/1.300	400/1.490	680/1.500
Stützlast/Dachlast	kg	75/40	60/50	80/100
<b>PREISE / AUSSTATTUNG</b>				
Basispreis		15.190 (1.3 Club)	9.999 (Niva 4x4 Original)	17.690 (110 dCi Lauréate)
Testwagenpreis		16.090 (1.3 Comfort)	13.400 (Niva 4x4 Pur)	18.490 (110 dCi Prestige)
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite		S/S/-	-/-/-	S/S/ab Sondermodell Ice)
Klimaanlage/Klimaautomatik		S ab Comfort/-	-/-	S ab Prestige/-
Lederausstattung		S ab Style	-	S ab Prestige
Sitzheizung		S ab Comfort	-	-
Tempomat		-	S	-
CD-Radio		S ab Comfort	350 (ab Pur)	400 (S ab Prestige)
Nebelscheinwerfer		S ab Style	195 (ab Pur)	S ab Lauréate
ABS / ESP		S/-	S/-	S/300
Leichtmetallfelgen		S ab Style	1.250 (ab Pur)	600 (S ab Prestige)
Reserverad		S	S	60
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar				
<b>FAHRZEUGUNTERHALT*</b>				
Versicherungskosten**	Haftpflicht	326 (TK 13)	356 (TK 14)	525 (TK 21)
	Teilkasko	91 (TK 19)	54 (TK 13)	80 (TK 17)
	Vollkasko	529 (TK 19)	367 (TK 14)	529 (TK 19)
Kfz-Steuer		132	264	212
Werkstattintervalle		15.000 km/1 Jahr	15.000 km/1 Jahr	30.000 km/2 Jahre
Garantie/Gewährleistung		3 Jahre/ 100.000 km	2 Jahre/km unbegrenzt	3 Jahre/100.000 km

\* Jahreskosten; \*\* Tarife der HUK-Coburg Allgemeine: Standort München, SF1, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse; SF=Schadensfreiheitsklasse



Technik-Check



**Filigrane Technik:** Der Duster ist mit Einzelradaufhängung ausgestattet – offroad eine Schwachstelle.



**Durchzugsstark:** Der 110-PS-Turbodiesel sorgt auch auf der Straße stets für ausreichend Vortrieb.

noch wenige Millimeter kürzer als der des Suzuki. Damit bekommt der robuste Russe einen sehr respektablen Rampenwinkel von 35 Grad. Auch der Lada muss ohne eine Traktionskontrolle auskommen, verliert aber mit einer Verschränkung von 210 mm nur selten den Bodenkontakt. Hängt ein Rad doch einmal in der Luft, kraxelt der Niva dank seines sperrbaren Mitteldifferenzials einfach

weiter. Sollte man trotz der exzellenten Böschungswinkel (40 Grad vorn, 32 Grad hinten) einmal hängenbleiben, bewahren die robusten Stahlstoßstangen vor größeren Blessuren. Den Steilhang zwingt der betagte Offroader ohne zu meckern. Bergab wird er allerdings trotz Motorbremse ein klein wenig zu schnell. Wasserdurchfahrten sind für den Niva überhaupt kein Thema: Mit einer Wat-

tiefe von 650 mm muss er das Nass gewiss nicht fürchten.

**ES WIRD DUSTER**

Der Dacia-Fahrer sollte in schwierigem Terrain auf Nummer sicher gehen und kurz aussteigen, denn die Sicht nach hinten gleicht einem Tunnelblick. Der Rumäne hat keine Reduktion, muss mit seinem kurzen ersten Gang als Hilfe auskommen. Seine Bodenfreiheit von

205 mm vorn und 210 mm hinten ist (für ein SUV) anständig. Bauartbedingt verschränkt der Dacia nur 156 mm diagonal, kann aber im Falle eines freidrehenden Rades auf eine Traktionskontrolle zurückgreifen. An Böschungen kann es für den Duster-Fahrer schnell teuer werden: Zwar sind die Winkel mit 30 Grad vorn und 36 Grad hinten durchaus brauchbar, doch bei Feindkontakt ist die Plas-



**Schwacher Unterfahrschutz:** Wer mit dem Dacia hängen bleibt, riskiert sofort Schäden.



**Guter Wert:** Ein Böschungswinkel von 36 Grad hinten ist für ein SUV durchaus okay.

**Gelände-Check**



**Wasserscheu:** Der Dacia muss sich mit einer Wattiefe von 350 mm zufriedengeben. Hier ist Vorsicht geboten.

## TESTER MEINUNG



Der Duster ist der beste Begleiter für den Alltag. Natürlich macht ihn das nicht zu einem Geländewagen, aber wer schon einmal mehrere Hundert Kilometer in Jimny oder Niva zu-

rückgelegt hat, der genießt den Komfort im SUV – Billigheimer hin oder her. Wer also nicht gerade Jäger ist und öfter lange Strecken fährt, greift zum Dacia.

Marc Ziegler

tikstoßstange vorn inklusive der Nebelscheinwerfer schnell blesiert. Mit viel Vorsicht und Bauchweh übersteht der Duster diese Prüfung, bleibt dabei aber lange nicht so souverän wie die beiden anderen Kandidaten. Auch der Steilhang stellt den Duster vor Probleme: Mit wenig Gas bleibt er bei ausgeschaltetem ESP hängen und kommt keinen Zentimeter mehr weiter. Mit ordentlich Geschwindigkeit erklimmt der Rumäne den Berg ohne Probleme. Auf Dauer dürfte das dem Material aber zu schaffen machen. Seine Wattiefe

von 350 mm ist wie beim Jimny keine Sensation, reicht aber für flache Gewässer allemal.

### FAZIT?

Für den Straßeneinsatz und gelegentliche Geländeausritte ist der Dacia die beste Lösung. Doch im schweren Gelände kämpfen Lada und Suzuki um die Krone. Letztlich bietet der Jimny den besten Kompromiss aus Gelände- und Alltags-tauglichkeit und kostet aufgrund geringerer Unterhaltskosten weniger als seine Konkurrenten. ■

T | Joe Wörz F | Uwe Fischer

### Cockpit-Check



**Nicht edel, aber schick:** Der Duster bietet ein modernes Cockpit mit guter Ausstattung – das meiste sogar serienmäßig.

**Bitte drehen:** Die Kraftübertragung erfolgt wahlweise über 2WD, automatisch zuschaltend oder im Verhältnis 50:50.



### Alle Platzierungen auf einen Blick

	Suzuki	Lada	Dacia
<b>KAROSSERIE / INNENRAUM</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Platzangebot	3	2	1
Sitze	2	3	1
Kofferraum	3	2	1
Anhängelast/Zuladung	3	2	1
Bedienung/Funktionalität	2	3	1
Verarbeitung/Materialqualität	1	3	1
Übersichtlichkeit	1	2	3
<b>ONROAD</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Motor	2	3	1
Laufkultur	2	3	1
Fahrleistungen	2	3	1
Antrieb/Getriebe	2	3	1
Allradsystem	2	1	2
Handling	2	3	1
Fahrkomfort	3	2	1
Sicherheitsausstattung	2	3	1
<b>OFFROAD</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
Allradsystem	1	1	3
Offroadcharakteristik Motor	1	2	3
Traktionshilfen	2	1	3
Fahrwerk	2	1	3
Robustheit	2	1	3
Karosserie	2	1	3
Bereifung	1	2	3
Aufrüstbarkeit ab Werk	1	1	3
<b>KOSTEN</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Preis (mehrfache Gewichtung)	6	3	9
Steuer	1	3	2
Versicherung	2	1	3
Wartungsintervalle	2	2	1
Schadstoffklasse/Emissionen	2	3	1
Garantie	1	3	1
Verbrauch/Kraftstoffanforderung	1	3	1
<b>Platzierung gesamt</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

### OFFROAD FAZIT

#### 1. Suzuki

Der Jimny ist im Gelände phänomenal, auf der Straße in Ordnung und in den Gesamtkosten nicht zu schlagen – das verhilft ihm zu einem verdienten ersten Platz!

#### 2. Dacia

Knapp daneben ist leider auch vorbei – onroad ist der Duster top, offroad hat er jedoch keine Chance gegen seine Kontrahenten. Immerhin: ein guter zweiter Platz!

#### 3. Lada

Der Lada ist der Richtige für harte Geländeeinsätze. Doch der mangelnde Komfort und nicht zuletzt die fehlende Sicherheit bescheren ihm einen guten dritten Platz.

BIEBER RECHNET



# BIEBER RECHNET

**Gerhard Bieber**  
Testredakteur und leidenschaftlicher Auto-Konfigurator, errechnet für jedes Fahrzeug das beste Angebot.

## SUZUKI JIMNY



### WELCHER MOTOR?

Nachdem Suzuki schon vor Jahren den 1,5-Liter-Renault-Diesel aus dem Jimny gekickt hat, bleibt mir nur noch der 1,3-Liter-Benziner. Ja gut, der Jimny ist nicht schwer, aber eine Schaufel voll Drehmoment wäre schon schön gewesen. Hilft nix, man muss mit dem auskommen, was angeboten wird.

**Drum: Mangels Alternative greift man zum 82-PS-Benziner. Aber bitte mit Schaltgetriebe, die Viergang-Automatik ist nur für Knieversehrte geeignet, die keinen Schalter mehr fahren können.**

### WELCHE AUSSTATTUNG?

Selten ist es mir so leicht gefallen, ein Modell zu empfehlen. Den Jimny Comfort. Der ist zwar 900 Euro teurer als der Club, bringt aber ein CD-Radio, für den Sommer Klimaanlage und für den Winter beheizbare Außenspiegel und Sitzheizung (!) mit. Das ist den Preis wert. Nochmal 700 Euro mehr für den Style ausgeben (mit Alus, Kunstleder, Nebelschein-

werfern und ein bisschen Chrom) würde ich nicht.  
**Drum: Den Jimny so puristisch wie möglich belassen, aber so komfortabel wie nötig machen. Das klappt am besten mit dem Modell Comfort.**

**Diese Sonderausstattung muss sein:**  
Metalliclack – wenn schon, denn schon: 380 Euro

**Die Sonderausstattung spar ich mir:**  
Automatikgetriebe – passt nicht zum Geländefloh 1300 Euro

**Davon träumen:**  
Vom Jimny 1,3 Comfort für 16 090 Euro und von einem netten Menschen, der den Kleinen in einer Farbe foliert, die ihm wirklich steht – zum Beispiel Knallrot.

### BIEBER EMPFIEHLT:

Den Jimny 1,3 Comfort mit einem der leider langweiligen Metallic-Farbtöne für 16 470 Euro.

## LADA NIVA



### WELCHER MOTOR?

Keine Experimente. Lada Niva, 1,7-Liter-Benziner. So war das eigentlich schon immer. Funktioniert. Warum sollte ich daran etwas aussetzen? Wenn ein Auto 37 Jahre auf dem Buckel hat, dann erstarre ich in Ehrfurcht. Eine Rakete wird der Niva nie. Und sparsam auch nicht. Warum auch?

**Drum: Der Vierzylinder-Benziner ist Gesetz. Daran gibt's nichts zu rütteln. Über eine Gasanlage kann man nachdenken. Die rechnet sich nach knapp 60 000 Kilometer – vorausgesetzt sie läuft fehlerfrei. Und daran habe ich meine Zweifel.**

### WELCHE AUSSTATTUNG?

Original, Pur und Only heißen die Modellvarianten. Klingt puristisch? Ist es auch. Bis auf ein paar Folien und Kunststoffteilchen wie Türschutzeisen unterscheiden sie sich kaum. Für den Original weigert man sich Zubehör zu verkaufen, und der Only hat drei statt zwei Jahre Garantie, kostet aber 1710 Euro mehr.

**Drum: Muss ich wirklich 610 Euro mehr für den Pur zahlen, um mir das Recht zu erkaufen, Zubehör zu bestellen? Njet! Ich nehm den Original und schau mich auf dem freien Zubehörmarkt um.**

**Diese Sonderausstattung muss sein:**  
Rolle Panzertape – hilft immer: 3,00 Euro  
Russisch-Wörterbuch – hilft manchmal: 10,50 Euro  
Mini-Vodka für den Innenspiegel – im Notfall: 1,10 Euro

**Die Sonderausstattung spar ich mir:**  
Zentralverriegelung – hat eh nur zwei Türen: 300 Euro  
Exklusiv-Paket – der Niva ist kein Blender: 2800 Euro

**Davon träumen:**  
Ein Niva, einfach nur ein Niva ... 9990 Euro.

### BIEBER EMPFIEHLT:

Niva original mit Panzertape, Wörterbuch und Vodka: 10 004,60 Euro. Originaler geht's doch nicht, oder?

## DACIA DUSTER



### WELCHER MOTOR?

Kaum war er da, war er auch schon wieder weg. Den Allrad-Duster mit 90-PS-Diesel gab's in Deutschland nur von Frühjahr 2010 bis Juni 2012. Und weil ich finde, Allrad muss sein, kommt nur noch der 110-PS-Diesel in Frage. Der ist teurer – um genau 2200 Euro im Vergleich zum Benziner. Dafür aber sparsamer.

**Drum: Der Diesel muss es werden. Steuer und Versicherung sind fast gleich. Damit macht er den Aufpreis schon nach knapp 60 000 Kilometer wett.**

### WELCHE AUSSTATTUNG?

Hab ich schon gesagt, dass Allrad sein muss? Ich sag's gerne nochmal. Und da der 4x4 erst ab der Lauréate-Ausstattung zu haben ist, muss ich mich zwischen dieser und der Prestige-Linie entscheiden. Erste Reaktion: 800 Euro für Leder und Bluetooth-CD-Radio? Nehm' ich. Zweite Reaktion: Da fehlt was.  
**Drum: Wer mit Lederausstattung ohne Sitzheizung klarkommt, kann den Prestige nehmen. Als Later-**

**nenparker bevorzuge ich – besonders im Winter – Stoff. Also den Lauréate.**

**Diese Sonderausstattung muss sein:**  
ESP – sicher ist sicher: 300 Euro  
Lederlenkrad – für den Lauréate: 100 Euro  
Metalliclack – ich mag das Duster-Braun: 450 Euro

**Die Sonderausstattung spar ich mir:**  
Elektr. Fensterheber hinten – ich sitz vorn: 150 Euro  
Look-Paket – hat der Preis-König nicht nötig: 700 Euro

**Davon träumen:**  
Duster dCi 110 4x4 Prestige mit ESP in Mahagoni-Braun für 19 240 Euro – und keinen Winter mehr unter 15 Grad!

### BIEBER EMPFIEHLT:

Duster dCi 110 4x4 Lauréate mit ESP, Metalliclack und Lederlenkrad für 18 540 Euro.