

# 4WHEEL FUN

Das Geländewagen-Magazin

Deutschland 3,20 € • Österreich 3,60 € • Schweiz 5,00 ab • Belgien 3,80 € • Italien 4,20 € •  
Frankreich 4,30 € • Niederlande 3,80 € • Luxemburg 3,80 € • Griechenland 4,30 € • Spanien 4,20 €  
**3,20 EURO APRIL 2008**



**KONZEPT-VERGLEICH**  
VW Tiguan gegen Ford Kuga



**Test Die drei mit dem VW-TDI**  
Jeep Patriot gegen VW Tiguan und Mitsubishi Outlander

serwahl  
Wheel Fun  
perstars  
08



ewinnen  
e den  
euen  
ercedes  
LK

**Supertest-  
Sensation**



# SUZUKI JIMNY

**Für 17 300 Euro in die Top 10**



**WELTPREMIERE**  
eco Massif



**INDONESIEN**  
Dschungel-Tour



**KLASSIKER**  
Range Rover I

**Naher Osten • Messe Genfer Salon • Ostern Angrillen**

**Auf 6 Seiten  
Reifen  
Guide**



# Kleiner Klass

Der Suzuki Jimny gehört zu den günstigsten Möglichkeiten, im Gelände

**RICHTIG WEIT** zu kommen!

Wie gut er auch steile Hügel und tiefe Bäche meistert, zeigt der Supertest

## DIE REGELN

### 12 Kandidaten

Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-1x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

### 23 Prüfungen

Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

### 1000 Punkte

Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

### 1 Testsiegel

Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!



### KLETTERMAXE

Trial ist seine Paradedisziplin. Da wirft der Jimny keine Kugel von den blauen Schaumstoffzylindern

# zer



Viel Allradtechnik gibt es beim Jimny nicht zu bestaunen. Das Verteilergetriebe **1** hat lediglich Heckantrieb zu bieten, die Vorderachse wird bei Bedarf starr zugeschaltet. Es gibt keine Differentialsperren in den Achsen **2**, aber Schraubenfedern **3** rundum.



Fotos: Lindhoff, Suzuki

**M**an möchte es nicht ganz glauben, doch im Vergleich zu seinen Vorfahren ist der Jimny Diesel ein echter Kraftprotz. Denn seine inzwischen 40-jährige Geschichte beginnt 1968 mit der Übernahme der japanischen Firma Hope Star durch Suzuki Motors. Seinerzeit hatte Hope Star bereits drei Jahre lang versucht, einen winzigen Allradler mit Zweizylinder-Zweitaktmotor zu vermarkten – ohne nennenswerten Erfolg. Suzuki übernahm das Konzept des ON 360 genannten Allrad-Zwergs, pflanzte einen eigenen Zweitakter mit sagenhaften 24 PS Leistung hinein und begann mit diesem luftgekühlten LJ 10 eine beeindruckende Erfolgsstory. Dieses Modell trug übrigens schon den Beinamen Jimny. Dem Zwerg folgten die Versionen LJ 20 (Wasserkühlung) und LJ 50 (stärkerer Dreizylinder-Zweitakter), dieser tat sogar bei der australischen Armee Dienst. Erst mit Einführung des Vierzylinder-Viertakters im LJ 80 fand Suzukis Mini-Kraxler auch den offiziellen Weg nach Europa, wo er vor 28 Jahren den Geländewagen-Trend in Deutschland mitbegründete.

Im Vergleich zu seinem Urahn ist der aktuelle Jimny ein gewaltig motorisiertes Luxusgefährt, ►



### RIESENSLALOM

Unsere genormte Torbreite in der Trial-Sektion ist für den schmalen Suzuki keine Herausforderung

auch wenn er auf dem heutigen Allrad-Markt die Rolle des Underdog spielt. Dabei dürfte es nur wenige 4Wheeler geben, die so konsequent im Gelände zum Einsatz kommen wie der Jimny: Förster, Jäger, Kommunalbehörden – der Floh gehört seit Jahren

zu den meistverkauften Geländewagen in Deutschland, und das sicher nicht, weil sich so gut mit ihm protzen lässt.

Stattdessen sind es die inneren Werte, die ihn auszeichnen: Zwei Starrachsen an Schraubenfedern, zuschaltbarer Allrad mit Unter-

setzung, Leiterrahmen – das Grundkonzept entspricht dem eines Nissan Patrol GR, nur zwei Nummern kleiner.

Der größte Vorteil des Jimny ist dabei gerade seine Kompaktheit. Dank des geringen Gewichts wuselt er über den Morast, statt sich festzufahren. Mit den knappen Abmessungen handelt er sich über Klettersteige und durch eng bewachsene Wälder, wo die größere Konkurrenz einfach stecken bleibt. Wenige Kilos bedeuten gleichzeitig wenig Leistungsbedarf. Der lediglich 1,5 Liter große Renault-Diesel genügt wie der 1,3-Liter-Basisbenziner vollauf, um den Jimny durch Geländeformationen zu treiben, die Audi Q7-Fahrer nur vom Hörensagen kennen. Was beim Jimny bei näherer Betrachtung außerdem deutlich wird: Wer dauerhaft sehr schweres Gelände hin zur Wildtierfütterung oder zum Holzplatz ansteuern möchte, sollte den



Ein bisschen sieht es unter dem Jimny aus, als sei er dort nicht zu Ende gebaut. Die Ansätze stimmen, aber das Finish fehlt. Der Auspuff hängt unnötig tief und ist in dieser Position gefährdet. Den

### Verwindungsbahn

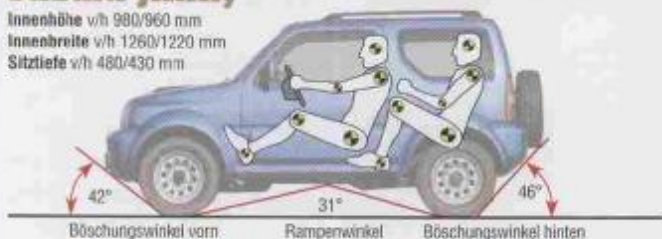
max. Verwindung:  
930 mm; 1335 mm  
Bahnlänge: 50,00 m; 96,00 m  
Breite: 4,40 m

Den ersten Abschnitt stürmt der Suzuki auf Ideallinie im Eilverfahren durch. Ziemlich zackig, doch die Untersetzung ist eben zu lang zu schnell. Jedenfalls gibt's keine Probleme oder stark abhebende

### DIE WICHTIGSTEN GELÄNDEWERTE

#### Suzuki Jimny

Innenhöhe v/h 980/960 mm  
Innenbreite v/h 1260/1220 mm  
Sitztiefe v/h 480/430 mm



### Fester Geröllhar

Steigung: 35%  
Breite: 5,00 m  
Länge: 35,00 m  
Belag: Geröll, taust- bis kopfg



## 1. UNTERBODEN



kleinen Tank aus Blech schützt nur eine dünne Platte aus Stahlblech. Unter dem Getriebe ließe sich mühelos ein Unterfahrerschutz anbringen, bei häufigem Einsatz in felsigem Gelände eine Empfehlung. Die Schweller liegen oberhalb der Rahmenträger und sind so einigermaßen vor Kaltverformung geschützt. Schrauber könnten auch beim vorderen Stoßfänger Hand anlegen. Der Kunststoff reicht viel tiefer, als er eigentlich müsste, da ließe sich beim Böschungswinkel noch etwas erreichen.

Wenig Vertrauen erwecken die kleinen Abschleppösen vorn wie hinten. Besonders der dünne, lange Stahlbügel erscheint kaum für eine Geländebergung geeignet. Der vordere Stabi ragt weit heraus, ebenso die direkt vor der Achse verlaufende Spurstange – da kann auch mal was verbiegen.

Anordnung maximal 25 **15**

Schutz maximal 25 **15**

Punkte gesamt maximal 50 **30**

## 2. VERSCHRÄNKUNG, BÖSCHUNGS- UND RAMPENWINKEL



Räder. Dabei ist die Verschränkung eher mäßig. Doch der Clou ist sein kurzer Radstand. Dadurch erreicht der Jimny einen ausgezeichneten Rampenwinkel und kann auch über die spitzesten

Kuppen einfach geradeaus fahren. Kurios: Den tiefsten Punkt am Auto markieren in dieser Sektion die Halterungen der hinteren Achsenlenker. Sperren werden in der Verwindung nicht vermisst, bis auf das zügige Tempo schlägt sich der Jimny perfekt. Die Karosserie verwindet sich aber stark: Die Hecktür klemmt bei der Verschränkung.

Bahn 1 maximal 50 **48**

Bahn 2 maximal 150 **131**

Punkte gesamt maximal 200 **179**

## 3. FAHRWERK



Die kurzen Federn mit der straffen Abstimmung lassen im Vorfeld vermuten, dass es jetzt ein bisschen kernig wird, doch der Jimny überrascht am Geröllhang. Er schüttelt seine Besatzung zwar tüchtig durch, kommt aber sicher im ersten Gang mit Untersetzung nach unten, ohne dass die Bremse bemüht werden muss. Der Kontrollblick von außen verrät: Obwohl es kräftig holpert, hält das Fahrwerk alle Räder zuverlässig am Boden – mustergültig. Das Anfahren auf dem verworrenen Belag gelingt

mühelos und ohne Kupplungsmord. Mit welcher Geschwindigkeit man nach oben eilt, ist völlig unerheblich – keinerlei Traktionsprobleme. Eine wahre Zirkusnummer zeigt der Jimny oben drein: Er fährt den Geröllhang auch im Standgas ohne Zutun des Fahrers einfach so hinauf. Da zeigt der kleine Diesel richtig Herz.

Bergauffahrt maximal 50 **42**

Bergabfahrt maximal 50 **41**

Punkte gesamt maximal 100 **83**

## DATEN

### SUZUKI JIMNY

#### 1.5 DDiS COMFORT

Motor	R4-Dieselmotor vorn längs, DI, Turbo, 2 Ventile pro Zylinder, Steuerkette
Hubraum	1461 cm <sup>3</sup>
Leistung bei Drehzahl	63 kW/86 PS bei 3750 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	200 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Antrieb	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe
Reduktion	2,0:1
L/B/H	3775/1645/1705 mm
Radstand	2250 mm
Tankinhalt	40 Liter
Kofferraum	113–816 Liter
Dachlast	40 kg
Anhängelast ungebr./gebr.	350/1300 kg

## MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	16,0 s
Elastizität	
60–100 km/h (IV. Gang)	10,2 s
80–120 km/h (V. Gang)	14,1 s
Bremsweg unbeladen/beladen	49,8/48,7 m
Serienbereifung	205/70 R 15
Testwagenbereifung	205/70 R 15
Reifentyp	Bridgestone Dueler HT
Innengeräusch bei 100 km/h	69 dB(A)
bei 130 km/h	76 dB(A)
Normverbrauch	6,1 Liter/D
Testverbrauch	7,9 Liter/D
Achslast vorn/hinten	660/488 kg
Testwagenleergewicht	1148 kg
Zuladung	352 kg
Wendekreis links/rechts	9,9/9,8 m

## AUSSTATTUNG

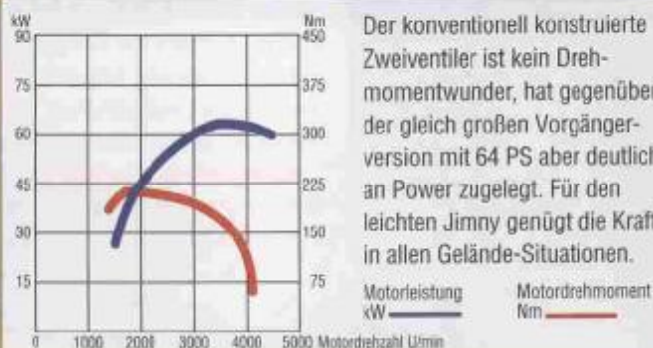
Airbags Front/Seiten	Serie/–
Kopf vorn/hinten	–/–
ABS/ESP	Serie/–
Außenspiegel el. einstellbar	Serie
Bordcomputer	–
CD-Radio	Serie
Klimaanlage	Serie
Metallic-Lack	345 Euro
Navigatorssystem	auf Anfrage
Zentralverriegelung m. Fernbed.	Serie

## PREIS/KOSTEN

Listenpreis	17 300 Euro
Wertverlust	6747 Euro
Finanzierung <sup>1</sup> Jahreszins	1,9 %
Leasing Anzahlung/monatliche Rate	händlerabhängig
Abgasnorm	Euro 4
Steuer pro Jahr	249 Euro
Versicherung HK/TK/VK	14/17/19
Haftpflicht (50 % Prämie)	498 Euro
Teilkasko	143 Euro
Vollkasko <sup>2</sup> (50 % Prämie)	978 Euro
Fixkosten pro Jahr	1725 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	470/282 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	37,8/22,6 Cent
Ölwachselintervall	15 000 km/1 Jahr
Inspektion	30 000 km/2 Jahre
Garantie	
Technik/Lack	3/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	3 Jahre

<sup>1</sup> über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv;  
<sup>2</sup> mit 150 Euro Selbstbeteiligung.  
 Mehr Infos zu Daten und PLIX – siehe „Tips & Malbox“

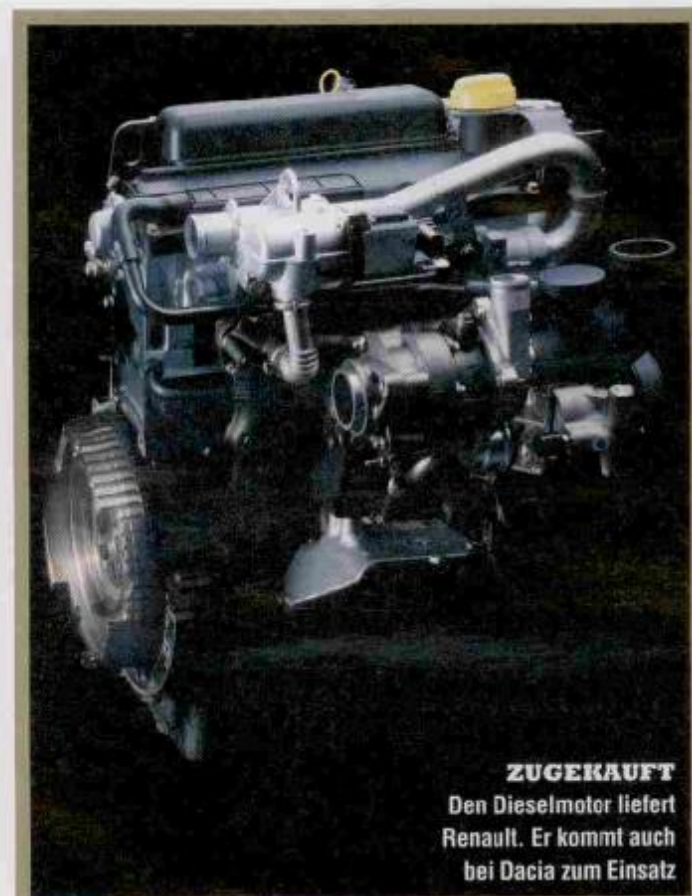
## LEISTUNGSDIAGRAMM



Der konventionell konstruierte Zweiventiler ist kein Drehmomentwunder, hat gegenüber der gleich großen Vorgängerversion mit 64 PS aber deutlich an Power zugelegt. Für den leichten Jimny genügt die Kraft in allen Gelände-Situationen.

Japaner ein wenig umbauen. Weder die von Auspuff und Differentialen markierte niedrige Bodenfreiheit noch die etwas zu lang geratene Übersetzung verursachen Freudennurfe bei der Hardcore-Gemeinde. Dabei fällt die Lösung vergleichsweise einfach aus. Ein etwas höheres Fahrwerk schafft Raum für geringfügig größere Geländereifen und damit schon einmal Abhilfe vor dem ständigen Scharren der Abgasanlage. Gegen die lange Gesamtüberset-

zung lässt sich zweierlei unternehmen: Für den reinen Wettbewerbseinsatz kann eine Umrüstung auf die Achsdifferentiale des Benziners, die mit 4,3:1 statt 3,4:1 erheblich knackiger übersetzt sind, eine Hilfe sein. Variante zwei – und mit unveränderter Straßenübersetzung auch im Alltag nutzbar – ist ein verändertes Verteilergetriebes. Suzuki-Spezialist Hey ([www.autohaus-hey.de](http://www.autohaus-hey.de)) kann sowohl das originale Verteilergetriebe mit einer kürzeren 3:1-Gelände-



**ZUGEKauft**  
 Den Dieselmotor liefert Renault. Er kommt auch bei Dacia zum Einsatz

Fotos: Lutz Hoff (5), Suzuki

## 4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT



Der Jimny ist bislang das schwächste Auto, das wir die Steigungsbahnen im Supertest hinaufgetrieben haben. Doch die Bergauffahrt stellt ihn vor keinerlei Problem, auch nicht auf der 65-Prozent-Bahn. Im Gegenteil: Je nach Belieben erklimmt er den Berg im gemütlichen Schlendertempo oder mit beeindruckender Geschwindigkeit. Etwas problematisch ist das Anfahren am Hang. Die Kuppelung packt das locker, allerdings ist die Handbremswirkung zu schwach, um den 1,2-Tonner im

steilsten Stück festzuhalten. Akrobatik an den Pedalen ist gefragt. Bergab zeigt die lange Übersetzung Wirkung: Ab 45 Prozent muss mitgebremst werden. Eine elektronische Bergabfahrkontrolle kennt der Jimny nicht.

Bergauffahrt	maximal 50	<b>50</b>
Anfahren am Berg	maximal 50	<b>47</b>
Motorbremse	maximal 50	<b>32</b>
Bergabfahrlilfe	maximal 50	<b>0</b>
<b>Punkte gesamt</b>	maximal 200	<b>129</b>

## 5. HANDLING



Die simulierte Dünen-Etappe stellt vor allem den Motor vor eine echte Herausforderung. Im Straßenallrad hat er ziemlich zu kämpfen, erst in der Untersetzung geht es ordentlich voran. Durchgeschaltet werden kann bis in den dritten Gang, doch schon nach ein, zwei Kurven im tiefen Sand sackt die Drehzahl mit gurgelndem Turbolader weg, und der zweite Gang muss her. Die träge Lenkung verlangt extrem viel Gekurbel, um den Suzuki auf den vorgegebenen Slalomkurs zu zwingen. Dabei schwankt der

Kleine ordentlich – 1,70 Meter Höhe bei nur 1,36 Meter Spurweite lassen eben kein Sportwagen-Verhalten zu. Nein, das ist nicht seine Paradedisziplin. Aber immerhin bleibt der Suzuki beherrschbar und überrascht auch nicht mit zickigen Ausbruchversuchen.

Antriebssystem	maximal 25	<b>10</b>
Aufbaubewegung	maximal 25	<b>18</b>
Fahrdynamik	maximal 50	<b>20</b>
<b>Punkte gesamt</b>	maximal 100	<b>48</b>

## 6. WAT-VERHALTEN



Nur 40 Zentimeter Wattiefe erlaubt der Hersteller. Das liegt wenige Millimeter unterhalb des Türeinstiegs – klar, dass da kein Wasser eindringen kann. Doch auch die Rückwärtsfahrt und eine Durchfahrt mit leicht erhöhtem Tempo lassen keinerlei Schwallwasser eindringen. Die Luftansaugung im Innenkotflügel mündet in einem kleinen Schnorchel im Motorraum (auf Höhe der Motorhaube), an den sich notfalls noch eine Ansaugverlängerung für ganz tiefe Furten montieren lässt. Die Licht-

maschine ist ganz oben am Motor montiert – vorbildlich. Elektrolüfter statt eines Visko-Ventilators für die Kühler sind ein weiterer Pluspunkt. Selbst wenn ein wenig Spritzwasser nach dem Test im Maschinenabteil verdampft – das packt der Suzuki locker.

Dichtheit	maximal 25	<b>25</b>
Aggregateschutz	maximal 25	<b>23</b>
Maximale Wattiefe	maximal 50	<b>25</b>
<b>Punkte gesamt</b>	maximal 100	<b>73</b>

## 7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT

## Trial-Kurs

Länge: 150,00 m  
Anzahl der Tore: 15

Vor dem Start der Trial-Sektion witzelt Tester Müller, man solle den Jimny als Handicap quer durch die Tore fahren, sonst könnten wir uns das Aufstellen der Stangen gleich sparen. Tatsächlich



wuselt der blaue Dreitürer durch den Parcours, als sei er ein Markt-Parkplatz. Kleiner Wendekreis, schmales Gehäuse und kurzer Radstand – wenn es für den Jimny zu eng wird, muss auf das Mountainbike umsteigen. Kein Wunder, dass dieses Auto sehr oft von Profis gekauft wird, die viel im Wald zu tun haben. Weiterer Pluspunkt für den Jimny ist seine gute Übersichtlichkeit. Direkt nach vorn muss man ein wenig schätzen, wegen der sehr recht abfallenden Front gelingt

## 8. TRAKTION

## Sanddurchfahrt

Füllgut: Küstensand  
Breite: 4,50 m  
Länge: 50,00 m

Besser in Bewegung bleiben: Nachdem im Straßengang im tiefen Sand nur wenig auszurichten ist, muss die Untersetzung ran. Mit dem Ergebnis, dass es beim Anfahren erst einmal abwärts geht.



## 9. ANTRIEBSSYSTEM

## Sandhang

Steigung: 20%  
Breite: 6,00 m  
Länge: 53,00 m



Sperren oder Traktionskontrolle kennt der Jimny nicht, er treibt seine vier Räder mit offenen Differenzialen an. Das ist im Sand allerdings nicht unbedingt ein Manko, hier zählt auch sein geringes Gewicht. Das Anfahren auf den Hang aus dem Stand gelingt in zwei von drei Durchläufen, bei dritten Mal wühlt er sich fest. Geringe Bodenfreiheit! Einmal mehr, röhrt der Suzuki den Hersteller zwar mit leichter Anstrengung, aber zuverlässigem Vortrieb hin. Ein großes Lob geht an die



echt genau. Nach hinten und  
h dagegen reicht ein kurzer  
um ein Hindernis zuverlässig  
taxieren. Angesichts der fa-  
Wendigkeit ist es in dieser  
n auch nicht tragisch, dass  
schwindigkeit im Standgas  
ichsweise hoch ausfällt.

Sichtlichkeit	maximal 20	19
Agilität	maximal 40	38
Messungen	maximal 40	38
Punkte gesamt	maximal 100	95



**TRIAL-KURS**  
Der Standort der  
einzelnen Tore ist  
präzise vermessen  
und festgelegt,  
die Breite liegt bei  
220 Zentimetern

sichts der geringen Boden-  
stärkung unter den Achsen sollte  
nicht lange graben, denn  
t ist das Spiel vorbei. In Be-  
ring gehalten, fliegt der leichte  
Kilometer aber förmlich durch die  
Landschaft. Leichter Anlauf und flüssi-  
ges Fahren sind für Jimny-Fahrer  
die entscheidenden Regeln in  
solchen Passagen.

Schneefahrt	maximal 25	21
Fahren	maximal 25	17
Punkte gesamt	maximal 50	38

ault-Diesel. Der ist ein echter  
Fahrer, der sich nicht aus dem  
Fahrer bringen lässt. Mit Vollgas  
steht er nahe am Begrenzer unge-  
rührt bergauf, wird nicht warm,  
bleibt nicht rum. Und liefert schön  
gleichmäßigen Schub über das  
ganze Drehzahlband, rappelt sich  
nicht aus niedrigen Touren auf.  
Für den Jimny der ideale Motor.

Wartung	maximal 50	40
Wartungshilfen	maximal 50	0
Punkte gesamt	maximal 100	40

übersetzung modifizieren als  
auch das Rockcrawler-Verteiler-  
getriebe aus dem Samurai adap-  
tieren, das bis zum Verhältnis  
4:1 übersetzt.

Das alles heißt natürlich nicht,  
dass der Jimny im Serienzustand  
nur eingeschränkt geländetaug-  
lich ist – genau das Gegenteil ist  
der Fall, wie die Einzelprüfungen  
im Supertest zeigen. Jedoch  
ist er einer der letzten Gelände-  
wagen auf dem Markt, die  
tatsächlich noch die Möglichkeit  
bieten, umfangreiche individu-  
elle Anpassungen an das eigene  
Einsatzprofil vorzunehmen –  
andererseits kann man allenfalls  
noch diverse Steuergeräte um-  
programmieren.

Die Kehrseite der Medaille: Auf  
der Straße gehört der kleine  
Krabbler nicht gerade zu den  
fahraktiven Vertretern seiner  
Zunft, er ist unsicher und will  
mit Umsicht bewegt sein. Immer-  
hin: Die Fahrleistungen sind  
völlig ausreichend, nach kurzem  
Anlauf rennt der Diesel-Jimny  
wacker mit Tacho 150 über die  
Autobahn, so liegen selbst län-  
gere Urlaubsfahrten zu zweit  
durchaus im Bereich des Mög-  
lichen.

Hoffentlich wird Suzuki die Ge-  
schichte des Jimny auch mit  
einem späteren Nachfolger in  
dieser Form fortschreiben. Es  
gibt nicht mehr viele seiner Art.

## DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von  
Berlin liegt die Versuchsanlage  
Horstwalde. 1200 Hektar misst  
das Areal, in dem 4Wheel Fun  
testet. Das überwiegend mit  
Kiefern bewachsene Gelände  
weist neben den natürlichen  
Hindernissen auch verschiedene  
fest installierte Module auf –  
von den Steigungsbahnen bis  
hin zu einem Wasserbecken,  
das sich mit maximal 1,50  
Meter Pegel fluten lässt. Die  
Versuchsanlage ging aus einem  
Schießplatz des preußischen  
Kriegsministeriums hervor,  
1917 wurden hier erstmals  
Kraftwagen erprobt. Schon

1928 begann der Aufbau ver-  
schiedener fester Teststrecken  
und Prüfstände. Heute nutzt die  
Bundesanstalt für Material-  
forschung und -prüfung (BAM)  
das Gelände. Den südlichen Teil  
des Areals verwaltet und ver-  
marktet der Förderverein Ver-  
kehrsversuchsanlage Horstwalde  
e. V. Auch die Hausstrecke für  
den 4Wheel Fun-Supertest  
befindet sich dort. Der Supertest  
in Horstwalde mit seinen hier  
vorgestellten  
Modulen ist  
vom Dekra ab-  
genommen  
und zertifiziert.



## FAZIT



Ohne elektronische Helferlein  
gehen dem Suzuki in manchen  
Sektionen einige Punkte verlo-  
ren, doch das Gesamtergebnis  
des kleinen Wüblers ist durch-  
weg positiv. Was zu erwarten  
war: Seine knackig-kurzen Ab-  
messungen bringen nicht nur  
im Trial-Kurs, sondern auch

auf der Verschränkungsstrecke  
Freude. Schön: die robuste  
Auslegung der gesamten Tech-  
nik. Im Gelände ist er vielen  
teureren und stärkeren Model-  
len überlegen. Den Supertest  
hat dieser Suzuki bestanden!

Torsten Seibt, Testredaktion

**715** Punkte  
von 1000 erreichbaren Punkten



# Supertest-Referenzliste

## 1. UNTERBODEN



### HUMMER H3

Nahezu perfekter Totalschutz des Unterbaus durch zahlreiche Bleche und Abdeckungen

Modell	Anordnung max. 25	Schutz max. 25	Gesamt max. 50
1. Hummer H3	21	22	43
2. Mercedes G 320 CDI	21	20	41
3. Mercedes GL 420 CDI	20	18	38
4. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	17	18	35
4. Land Rover Freelander TD4	17	18	35
4. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	18	17	35
4. Range Rover TDV8	18	17	35
8. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	16	17	33
9. Audi Q7 3.0 TDI	16	15	31
9. VW Touareg	16	15	31
11. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	15	15	30

## 2. VERWINDUNGSBAHN



### JEEP WRANGLER

Sogar in extremen Senken bleibt der Wrangler mit allen vier an Boden – volle Punktzahl

Modell	Bahn 1 max. 50	Bahn 2 max. 150	Gesamt max. 200
1. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	50	150	200
2. Range Rover TDV8	50	145	195
3. Land Rover Defender 90 TD4	50	135	185
4. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	48	131	179
5. Daihatsu Terios 1.5	45	130	175
5. Mercedes G 320 CDI	50	125	175
7. Hummer H3	50	123	173
8. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	50	120	170
9. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	50	110	160
10. Mercedes GL 420 CDI	50	95	145
11. VW Touareg	40	87	127

## 4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT



### JEEP GRAND CHEROKEE

Bergauf klettert er perfekt, bergab rollt er besser als jeder andere – erster Platz

Modell	Bergaufahrt max. 50	Anfahren am Berg max. 50	Motorbremse max. 50	Bergabfahrhilfe max. 50	Gesamt max. 200
1. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	50	50	37	50	187
2. Range Rover TDV8	50	50	40	45	185
3. VW Touareg	50	50	32	50	182
4. Land Rover Freelander TD4	50	44	35	50	179
5. Mercedes GL 420 CDI	50	50	35	40	175
6. VW Tiguan 2.0 TDI	50	47	13	47	157
7. BMW X5 3.0sd	50	47	6	48	151
7. Nissan X-Trail 2.0 dCi	44	44	13	50	151
9. Hummer H3	50	50	50	0	150
10. Land Rover Defender 90 TD4	47	50	45	0	142
13. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	50	47	32	0	129

## 5. HANDLING



### BMW X5

Das Sports Activity Vehicle macht im Handlingtest seinem Namen alle Ehre – ein echter Renner

Modell	Antriebssystem max. 25	Aufbau- bewegung max. 25	Fahrdynamik max. 50	Gesamt max. 100
1. BMW X5 3.0sd	20	23	45	88
2. VW Touareg	25	21	38	84
3. Audi Q7 3.0 TDI	18	23	40	81
4. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	21	17	40	78
4. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	20	18	40	78
6. VW Tiguan 2.0 TDI	15	21	41	77
7. Range Rover TDV8	25	15	35	75
8. Daihatsu Terios 1.5	25	20	29	74
9. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	25	17	30	72
10. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	25	18	25	68
17. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	10	18	20	48

## 7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



### SUZUKI JIMNY

Suzukis Kleinster ist im engen Gelände der Größte. Sehr wendig, sehr übersichtlich

Modell	Übersichtlichkeit max. 20	Wendigkeit max. 40	Abmessungen max. 40	Gesamt max. 100
1. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	19	38	38	95
2. Daihatsu Terios 1.5	18	38	35	91
3. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	16	30	29	75
4. Land Rover Defender 90 TD4	17	20	30	67
5. Land Rover Freelander TD4	15	24	27	66
6. Mercedes G 320 CDI	17	20	27	64
7. Nissan X-Trail 2.0 dCi	12	24	27	63
7. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	13	22	28	63
9. VW Tiguan 2.0 TDI	10	24	28	62
10. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	12	20	23	55
11. VW Touareg	12	21	18	51

## 8. TRAKTION



### RANGE ROVER

Mit dem Terrain Response ist der Range auch für Sand bestens gewappnet

Modell	Durchfahrt max. 25	Anfahren max. 25	Gesamt max. 50
1. Range Rover TDV8	25	22	47
2. Land Rover Defender 90 TD4	23	20	43
3. Hummer H3	23	19	42
3. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	22	20	42
5. Audi Q7 3.0 TDI	21	20	41
5. BMW X5 3.0sd	21	20	41
5. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	23	18	41
8. VW Touareg	20	20	40
9. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	20	19	39
9. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	21	18	39
13. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	21	17	38

## Wer ist DER BESTE GELÄNDEGÄNGER? Die Leistungen auf einen Blick

### FAHRWERK



#### RANGE ROVER

Fiese Geröllstrecke? Das gilt nur für andere. Der TDV8 nimmt diese Hürde mit Gelassenheit

Modell	Bergauffahrt max. 50	Bergabfahrt max. 50	Gesamt max. 100
Range Rover TDV8	45	50	95
Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	45	45	90
Hummer H3	43	44	87
Land Rover Defender 90 TD4	42	44	86
<b>Suzuki Jimny 1.5 DDiS</b>	<b>42</b>	<b>41</b>	<b>83</b>
VW Touareg	40	40	80
Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	37	42	79
Land Rover Freelander TD4	35	42	77
BMW X5 3.0sd	38	38	76
Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	35	40	75
Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	40	33	73

### WASSER-VERHALTEN



#### LAND ROVER FREELANDER

Selbst bei 70 Zentimeter tiefem Wasser bleiben im Freelander die Füße der Insassen trocken

Modell	Dichtheit max. 25	Aggregat- Schutz max. 25	Max. Wattiefe max. 50	Gesamt max. 100
Land Rover Freelander TD4	20	20	48	88
Hummer H3	25	20	42	87
Mercedes G 320 CDI	25	20	40	85
Mercedes GL 420 CDI	25	18	40	83
Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	25	18	39	82
Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	23	18	40	81
Land Rover Defender 90 TD4	20	20	40	80
Range Rover TDV8	20	20	40	80
VW Touareg	18	18	40	76
<b>Suzuki Jimny 1.5 DDiS</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>73</b>
Audi Q7 3.0 TDI	20	17	33	70

### ANTRIEBSSYSTEM



#### JEEP WRANGLER

Dank der klasse Traktionshilfen macht dem kleinen Jeep im Sandhang keiner was vor

Modell	Kraft- entfaltung max. 50	Traktions- hilfen max. 50	Gesamt max. 100
Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	38	50	88
Mercedes G 320 CDI	35	50	85
Range Rover TDV8	43	40	83
Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	40	42	82
VW Touareg	40	38	78
Audi Q7 3.0 TDI	40	35	75
Land Rover Defender 90 TD4	40	35	75
Land Rover Freelander TD4	40	35	75
Hummer H3	35	38	73
Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	40	30	70
<b>Suzuki Jimny 1.5 DDiS</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>40</b>

**G**nadenlos deckt der Supertest Stärken und Schwächen der aktuellen 4Wheeler im harten Offroad-Einsatz auf. Kommt der Kandidat durch die enge Senke der Verwindungsbahn? Ist sein Unterboden in hartem Gelände gefährdet? Bleibt er im Sandhang stecken? Wie absolviert er den Trial-Kurs durch den engen Wald-Parcours? Ist die Wattiefe Wahrheit oder Wunschenken?

Alle diese Fragen werden im Test ausführlich beantwortet. Der Clou ist aber: Im Gegensatz zu allen anderen Geländetests ist der Supertest reproduzierbar. Auch wenn die Absolventen zu unterschiedlichen Zeiten auf der Teststrecke waren, können Sie trotzdem die erreichten Ergebnisse direkt miteinander vergleichen – und zwar hier in der Referenzliste. Punkt für Punkt können Sie nachlesen, wie der aktuelle Supertest-Absolvent im Vergleich zu den bisher geprüften Modellen abgeschnitten hat. Damit das auf den ersten Blick zu erkennen ist, werden seine Ergebnisse in den Tabellen rot unterlegt. In den Einzelwertungen muss sich der Neue dabei den zehn bisher erfolgreichsten Kandidaten stellen.

Hier erweist sich ganz genau, auf welchem Gebiet die Stärken und Schwächen der verschiedenen Allrad-Modelle liegen. Vielleicht ist das für Sie ja auch eine Hilfe bei der Entscheidung zum Kauf eines neuen Offroaders. Denn hier sehen Sie, ob Ihnen Ihr Wunschmodell eventuell schon im nächsten Bach nasse Füße beschert oder er Sie auf einem tiefen Waldweg schmählich im Stich lässt. Bei Punktgleichheit wird an die Kandidaten – alphabetisch sortiert – die gleiche Platzierung vergeben. Das gilt für die Kapitelwertung ebenso wie für das unten extra aufgeführte Gesamtergebnis. Darin geben wir Ihnen noch einmal einen kompletten Überblick über alle Fahrzeuge, die bisher den Supertest absolviert haben. Autos, die den Supertest nicht bestanden haben, sind mit einem Stern markiert. Außerdem können Sie der Gesamttabelle entnehmen, in welchem Heft ein bestimmtes Modell getestet wurde. So haben Sie die Möglichkeit, ohne langes Suchen den für Sie interessantesten Test noch mal nachzulesen. Die Bestelladresse für fehlende zurückliegende Hefte finden Sie unten auf dieser Seite.

### RANGLISTE GESAMTERGEBNIS



#### RANGE ROVER

Immer noch unerreicht: Der Teuerste ist weiterhin der Beste, ihn gilt es zu schlagen

Modell	Version	Leistung	Preis	Heft	Punkte
1. Range Rover TDV8	Diesel; AG	272 PS	91 100	2/2007	842
2. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	Benzin; AG	199 PS	32 790	9/2007	829
3. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	Diesel; AG	218 PS	53 990	2/2008	797
4. Land Rover Defender 90 TD4	Diesel; SG	122 PS	30 400	8/2007	762
5. Hummer H3	Benzin; AG	244 PS	44 890	3/2008	757
6. Mercedes G 320 CDI	Diesel; AG	224 PS	71 876	7/2007	752
7. VW Touareg	Diesel; AG	225 PS	54 210	10/2007	749
8. Land Rover Freelander TD4	Diesel; SG	152 PS	40 500	4/2007	747
<b>9. Suzuki Jimny 1.5 DDiS</b>	<b>Diesel; SG</b>	<b>86 PS</b>	<b>17 300</b>	<b>4/2008</b>	<b>715</b>
10. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	Diesel; AG	170 PS	49 150	5/2007	698
11. Mercedes GL 420 CDI	Diesel; AG	306 PS	79 460	12/2006	683
12. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	Diesel; SG	129 PS	29 000	3/2007	645
13. Audi Q7 3.0 TDI	Diesel; AG	233 PS	50 780	6/2007	640
14. BMW X5 3.0sd*	Diesel; AG	286 PS	59 500	11/2007	569
15. Daihatsu Terios 1.5*	Benzin; SG	105 PS	20 790	1/2007	567
16. VW Tiguan 2.0 TDI*	Diesel; AG	140 PS	29 975	1/2008	538
17. Nissan X-Trail 2.0 dCi*	Diesel; AG	150 PS	35 540	12/2007	497

AG = Automatikgetriebe; SG = Schaltgetriebe; \* nicht bestanden

Wenn Ihnen ein Heft in Ihrer Sammlung fehlt, können Sie dieses über unseren Abo-Service nachbestellen: per E-Mail an [abo-service@scw-media.de](mailto:abo-service@scw-media.de) per Telefon unter ☎ 01805/354050-2568\*

\* 14 Cent/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen