



Suzuki Jimny 1.5 Comfort+ ALLGRIP

Dreitüriger Geländewagen der Kleinwagenklasse (75 kW / 102 PS)

Unter all den SUVs sind echte Geländewagen sehr rar - Suzuki bietet einen solchen seit Jahrzehnten in der Kleinwagenklasse an. Entsprechend groß ist die Fangemeinde mittlerweile, die nicht nur Jäger, Förster und Winzer umfasst. Seit 1998 hört der Wagen auch in Europa - wie auf der restlichen Welt - auf den Namen Jimny. 2018 kam das komplett neue Modell auf den Markt. Dieser zitiert optisch viele seiner Vorgänger, frappierend ist aber auch die Ähnlichkeit zu einem Geländewagen Stuttgarter Herkunft - ebenfalls ein Klassiker und damit nicht die schlechteste Vorlage. Insgesamt gefällt der gekonnt kernig gezeichnete Jimny. Zuschaltbarer Allradantrieb, Leiterrahmen, Starrachsen, Geländeuntersetzung, vernünftige Rampen- und Böschungswinkel - der kleine Suzuki nimmt das Thema Offroad ernst. Dass die Fahreigenschaften auf der Straße nicht mehr die besten sein können, haben technisch versierte Leser aber jetzt schon erkannt. Der Komfort und die Fahrstabilität sind bestenfalls ausreichend, die Bremswege klar ungenügend. Auf befestigten Wegen empfiehlt sich eine bewusst zurückhaltende Gangart. Der Vierzylinder-Saugbenziner schiebt den übersichtlichen Suzuki tapfer durch alle Lebenslagen, braucht dafür aber eine kurze Übersetzung und auch dadurch viel Sprit: Der Ecotest-Verbrauch beträgt acht Liter auf 100 Kilometer. Die Ausstattung ist umfangreich, erstmals kommt in einem Suzuki auch eine Verkehrszeichenerkennung zum Einsatz. Der aufgerufene Preis von 19.985 Euro geht deshalb in Ordnung - man muss sich aber im Klaren sein, dass die Qualitäten des Jimny zu einem Großteil abseits befestigter Straßen liegen. **Konkurrenten:** Lada Taiga.

⊕ Umfangreiche Serienausstattung, akzeptabler Preis, niedrige Emissionen

⊖ hoher Verbrauch, indiskutable Bremswege, mäßiger Komfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,5

AUTOKOSTEN 1,6

Zielgruppencheck

Familie 4,6

City 2,8

60+ 2,1

Langstrecke 4,1

Transport 4,2

Fahrspaß 4,5

Preis/Leistung 2,5

EcoTest ★★★★★

3,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,6 Verarbeitung

⊖ Ganz der robusten Optik folgend ist der Jimny solide verarbeitet, von Feinschliff im Detail kann aber keine Rede sein. Die Materialien im Innenraum sind im besten Falle als robust und pflegeleicht zu bezeichnen. Ob die einzelnen Bauteile mehr oder weniger genau eingepasst wurden, spielt

bei der Montage keine große Rolle. Spätestens der zerklüftete Unterboden macht klar: Hier handelt es sich um einen relativ ernst gemeinten Geländewagen, nicht um ein windkanaloptimiertes Schmuckstück.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die maximal erlaubte Anhängelast liegt bei 1,3 Tonnen für gebremste und bei 350 Kilogramm für ungebremste Anhänger. Auf der Kupplung sind bis zu 75 Kilogramm Stützlast erlaubt.

⊕ Ein vollwertiges Reserverad ist stets dabei - der Jimny trägt es huckepack. Vor engen Gassen oder vielleicht auch Schluchten braucht man im Jimny keine Angst haben, er ist sogar inklusive Außenspiegeln nicht einmal 1,90 Meter breit.

⊖ Zwar schaut der kleine Suzuki martialisch-kraftvoll aus, besonders viel Zuladung verträgt er aber nicht. Die erlaubten 335 Kilogramm des Testwagens sind schon erreicht, wenn die vier Sitzplätze von kräftigen Passagieren besetzt werden. Von eventuellem Gepäck ist da noch gar nicht die Rede. Auf dem Dach darf der Jimny 50 Kilogramm laden. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz, um versehentliches Betanken mit Diesel zu verhindern.

3,0 Licht und Sicht

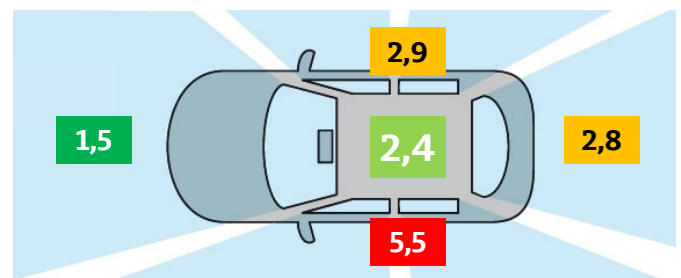
⊕ Der schmale und kurze Jimny mit seinen geraden Flächen und harten Kanten ist sehr gut zu überblicken. Es gibt zwar keinerlei Einparkhilfen oder Kameras, man vermisst sie aber auch nicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Jimny gut ab, den schmalen Dachsäulen sei Dank. Die LED-Scheinwerfer des getesteten Topmodells leuchten die Fahrbahn gut aus, etwas homogener könnte der Lichtkegel aber sein. Die Scheinwerferreinigungsanlage leistet nicht nur im matschigen Gelände gute Dienste.



Relativ schmale Dachsäulen, große Fensterflächen und versenkbare Kopfstützen schränken die Rundumsicht nur wenig ein.

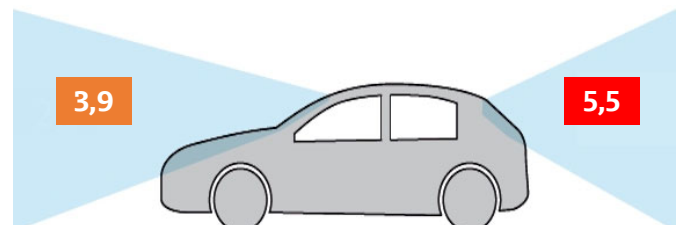
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,8 Ein-/Ausstieg

Der Jimny ist ein Auto mit viel Bodenfreiheit, dementsprechend muss erst ein hoher Schweller überwunden werden, um einzusteigen. Ansonsten aber gelangt man durch die recht großen Türöffnungen einfach in das Auto, die Sitzhöhe liegt 66 Zentimeter über der Straße. Auf die Rücksitzbank muss man etwas mehr klettern, die Einstieghilfe des Beifahrersitzes ist da

hilfreich.

Der Schlüssel des kleinen Geländewagens ist auch heutzutage ein "richtiger" Schlüssel. Da man aber nicht einmal den Bart einklappen kann, ist er etwas sperrig in der Hosentasche. Die beiden Tasten zum Auf- und Absperren verwechselt man leicht.

5,0 Kofferraum-Volumen

⊖ "Kofferraum" ist ein großes Wort für die Ablage, die sich hinter der Hecktür versteckt. Bis zur Fensterunterkante bekommt man 45 Liter Gepäck hinein, bis zum Dach wächst der Stauraum auf 95 Liter. Ein Porsche 911 fasst in seinem Stauraum zwischen den Vorderrädern zwei Getränkekästen - im Jimny ist bei aufgestellter Rückbank nicht einmal einer denkbar. Ein Sixpack würde zumindest passen.

Bei umgeklappten Rücksitzlehnen finden immerhin 350 Liter Gepäck Platz, wenn man bis zur Fensterunterkante belädt. Nutzt man den gesamten Stauraum hinter den Vordersitzen, sind es 775 Liter.



Kofferraum bietet der Jimny kaum - solange man zu viert unterwegs ist.

Zentimeter tief, beim Einkauf sollte man also keinen Korb verwenden - zumindest wenn die Rücksitzlehnen aufgestellt sind, passt er nämlich nicht dahinter. Trotz des kleinen Kofferraums ist die eine Lampe zu wenig, um das Gepäckabteil ordentlich auszuleuchten.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumtür ist rechts angeschlagen. Beim Parken am Straßenrand steht die Tür also im Weg, da man in Deutschland Rechtsverkehr hat - anders als im Herkunftsland des Suzuki.

⊖ Die Ladekante ist auf 84 Zentimeter Höhe, das Gepäck muss also hoch angehoben werden. Der Kofferraum ist nur 22

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich einfach mittig geteilt umklappen, auch vom Kofferraum aus.

⊖ Für Kleinkram gibt es im Kofferraum keine gesonderten Fixiermöglichkeiten. Immerhin kann man die Lehnen in mehreren Stufen in der Neigung verstellen und so den Stauraum etwas anpassen.

3,2 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der kleine Geländewagen stellt niemanden vor große Probleme, er ist in seinen Grundfunktionen einfach zu bedienen. Die Schalter sind groß dimensioniert und klar beschriftet. Im Falle des Bedienteils der Klimaanlage sind sie zwar etwas tief angeordnet, aber auch hier leicht verständlich gestaltet. Auf Feinheiten und Annehmlichkeiten wie etwa ein längs verstellbares Lenkrad, Leseleuchten oder einen Regensensor muss man verzichten.

Das Kombiinstrument ist angenehm aufgeräumt designt, es

zeigt klar und deutlich Drehzahl und Geschwindigkeit per Zeigerinstrument an. Über den kleinen Bildschirm dazwischen lassen sich die wichtigsten Informationen über die Fahrt abrufen. Auch die Tankanzeige findet man hier - leider recht grob über eine Balkendarstellung gelöst.

⊖ Das Infotainmentsystem mit Touchscreen hat zwar eine recht aufgeräumte Menüstruktur, fällt aber weder durch besondere Performance, noch durch angenehme Bedienung auf.

So dauert etwa die Aktualisierung der Radio-Senderliste eine Ewigkeit und auf einen Lautstärkereger wurde zugunsten einer mäßig praktischen Touchfläche verzichtet.

Die manuelle Handbremse funktioniert zwar, man verzichtet im Gegensatz zu einer elektrischen Handbremse aber auf eine Nothaltefunktion, die auch ein Beifahrer sicher auslösen könnte.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Radioempfang, auch digitalen, bietet der Jimny Comfort+ serienmäßig. Die Koppelung des Smartphones zum Telefonieren, Musik Streamen und für Weiteres ist per Bluetooth, Apple CarPlay und Android Auto möglich - eine USB-Buchse steht zur Verfügung. Außer durch das Smartphone kann man sich auch vom integrierten Navigationssystem führen lassen. Strom bieten zwei 12 Volt-Steckdosen: Eine ist am Mittelunnel und eine im Kofferraum verbaut.

3,2 Raumangebot vorn

Der Jimny ist außen schmal und innen eng, man sitzt nah beieinander. Dennoch ist das Raumgefühl großzügig, da die großen und steilen Scheiben ein luftiges Gefühl erzeugen. Der

4,0 Raumangebot hinten

Auch hinten ist der Jimny kein Platzwunder: Ist der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt, reicht der Knie-raum für bis zu 1,70 Meter große Mitfahrer. Der Kopfraum ist wie vorn deutlich großzügiger bemessen.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Neigung der Rücksitzlehnen ist einstellbar, damit hat es sich mit der Variabilität im Innenraum. Ablagen gibt es im gesamten Fahrzeug kaum, die Türfächer vorn sind wie auch

4,0 KOMFORT

3,9 Federung

Während der Fahrt auf befestigten Straßen wird man den Gedanken nicht los, dass der Jimny dieses Einsatzgebiet zwar toleriert, aber nicht gutheißt. Kanaldeckel, Querfugen, Kopfsteinpflaster nimmt er mürrisch und bockend unter die Räder, Bodenwellen auf Landstraßen entlocken ihm ein missmutiges Schaukeln. Komfort ist mit ihm nur sehr begrenzt erfahrbar. Sein Fahrwerk ist ein Kompromiss, der Jimny ist nämlich kein



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Materialauswahl dem eher robusten Einsatzzweck angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell - Kritik erzeugt jedoch das sehr träge reagierende Infotainmentsystem.

⊖ Ein CD-Laufwerk findet man nur in den kleineren Ausstattungslinien, als Comfort+ hat der Jimny keines an Bord.

Fußraum auf dem Fahrersitz reicht für 1,85 Meter große Personen gut aus, über dem Kopf ist dann noch Luft: Erst ab 2,10 Meter Körpergröße nimmt man Kontakt mit dem Dachhimmel auf.

das Handschuhfach klein ausgefallen. Zwei Becherhalter findet man zwischen den Vordersitzen - immerhin sind sie für alle vier Passagiere erreichbar.

SUV, sondern noch ein echter Geländewagen. Starrachsen vorn und hinten sorgen für eine ordentliche Verschränkbarkeit - natürlich sind diese an einem robusten Leiterraum aufgehängt. Der Böschungswinkel vorn beträgt 36 Grad, der hintere gar 48 Grad. Der Rampenwinkel liegt bei sehr ordentlichen 27 Grad.

4,2 Sitze

⊖ Die Sitze im Jimny laden zum Aufenthalt, nicht aber zum Verweilen ein. Die vorderen Sitze kann man vor und zurück schieben sowie die Lehnenneigung einstellen - damit hat es sich dann auch schon. Einstellbare Lendenwirbelstützen, Höhenverstellung oder andere Zuckerl spendiert Suzuki nicht.

Zudem ist die Polsterung auf allen Plätzen eher einfach gehalten und dem Fahrer geht eine Mittelarmlehne ab. Man sitzt nicht vollkommen unkommod, von einem aktuellen Auto erwartet man sich aber mehr, Geländewagen hin oder her.

4,8 Innengeräusch

⊖ Der Jimny ist ein lautes Auto, gefühlt und gemessen: Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 73,8 dB(A). Dauerhaft präsent ist der Motor, Abroll- und Umgebungsgeräusche

kommen hinzu und ab Landstraßentempo noch der Wind, der um die kantige Karosserie bricht.

3,5 Klimatisierung

Um das Innenraumklima kümmert sich beim Jimny Comfort+ eine Klimaautomatik, welche für die niedrigeren Ausstattungslinien nicht einmal gegen Aufpreis zu haben ist. Zusätzlich sind die vorderen Sitzgelegenheiten beheizt.

⊖ Die hinteren Scheiben lassen sich nicht öffnen.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

102 PS bei 6.000 Umdrehungen aus einem anderthalb Liter großen 16V-Saugbenziner ohne Direkteinspritzung, das klingt nach einem Motor vor der Downsizing-Turbo-Ära. Und tatsächlich, durch die erst bei 4.000 Umdrehungen anliegenden, noch dazu eher zarten 130 Nm darf man wie "früher" hohe Drehzahlen nicht scheuen. Der kurzen Übersetzung sei Dank

geht der Jimny dann aber tatsächlich recht gut voran, wie auch die Elastizitäts-Messwerte zeigen. Auf eine Zeitangabe zum Standardsprint von 0 auf Tempo 100 verzichtet Suzuki verständlicherweise, die Höchstgeschwindigkeit wird auf 145 km/h beziffert.

4,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Saugmotor spricht zackig und gut dosierbar auf Gaspedalbefehle an.

⊖ Der Motor wirkt trotz der kurzen Übersetzung träge. Sein niedriges Drehmoment liegt spät an, zumindest arbeitet er sich

klaglos und ohne Rucken durch das Drehzahlband. Die Laufkultur lässt vieles an Feinabstimmung vermissen, passt aber zum insgesamt hemdsärmeligen Auftritt.

3,7 Schaltung/Getriebe

Die fünf Gänge des manuellen Getriebes lassen sich ordentlich schalten, solange man sich etwas mehr Zeit lässt als bei den meisten "normalen" Autos - die Wege sind lang und die Gassen nicht mit der letzten Präzision geführt.

⊕ Neben dem normalen Schalthebel findet man noch einen Getriebewählhebel. Mit diesem schaltet man den Allradantrieb

zu sowie bei Bedarf die Geländeuntersetzung. Bergan- und -abfahrhilfe sind serienmäßig.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert, es kracht also beim Einlegen, wenn man dabei noch langsam vorwärts rollt. Ein Start-Stopp-System bietet der Jimny nicht. Bei 130 km/h rollt der Jimny im höchsten Gang bereits mit 4.200 Umdrehungen dahin.

4,8 FAHREIGENSCHAFTEN

4,0 Fahrstabilität

- ⊕ Der zuschaltbare Allradantrieb sorgt für tadellose Traktion.
- ⊖ Nicht nur der Komfort lässt zu wünschen übrig, auch die Fahrstabilität ist nicht die beste. Der Jimny wankt bei jeglichem Lenkmanöver deutlich und taumelt durch zügig durchzufahrende Kurven. Entspanntes Fahren auf der Autobahn ist nicht die Sache des kleinen Kraxlers, hier belässt man es schnell freiwillig bei Geschwindigkeiten deutlich unter der Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. Auch beim ADAC Ausweichtest müht er sich mit heftigen ESP-Eingriffen durch den Parcours, ist stark untersteuernd unterwegs. Zumindest besteht keinerlei Kippgefahr mit den Reifen des Testwagens.

4,7 Lenkung

- ⊖ Die Lenkung übersetzt Drehungen am Lenkrad in einen Richtungswunsch, die Grundanforderung an eine Pkw-Lenkung ist also erfüllt. Sie tut dies aber mit wenig Gefühl und Zielgenauigkeit, zudem verhärtet sie bei hoher Beanspruchung wie etwa beim zügigen Lenken beim Rangieren oder auch beim ADAC Ausweichtest.

5,3 Bremse



















- ⊖ 45,2 Meter Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand - sind die unpräzisen Fahreigenschaften bedingt durch Lenkung und Fahrwerk noch durch einen ruhigen Fahrstil auszugleichen, hört bei einem derart langen Bremsweg jeder Spaß auf. Das Gefühl im Bremspedal ist zwar ordentlich, die messbare Performance ist aber schlicht ungenügend. Die auf dem Testwagen montierten Reifen sind ein Kompromiss aus Offroad- und Straßenreifen - seine Fähigkeiten im Gelände werden im ADAC Autotest nicht bewertet, auf der Straße jedenfalls ist er kein Sicherheitsgewinn.

2,8 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Jimny ist in allen Ausstattungsvarianten mit einer vor allem angesichts der Fahrzeugklasse und -gattung erfreulich umfangreichen Sicherheitsausstattung unterwegs. Ein autonomes Notbremsystem ist ebenso an Bord wie eine Müdigkeitserkennung und ein Spurhaltewarnsystem. Ein Tempomat samt Limiterfunktion sowie - erstmals in einem Suzuki - eine Verkehrszeichenerkennung ist ebenso dabei. Während einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest im September 2018 schneidet der Jimny recht schwach ab. Er erreicht drei von fünf Sternen. Für die Insassensicherheit bekommt er 73 Prozent der Punkte. Der Fahrerairbag ging im Test nicht schnell genug auf, weshalb der Kopf des Dummys das Lenkrad berührte. Dies zieht weitreichende Abwertungen nach sich.

Insgesamt hat der kleine Suzuki sechs Airbags an Bord: Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags.

⊕ Vorn sind Passagiere bis 1,90 Meter durch die Kopfstützen geschützt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden verstaut und dadurch bei Beladung nicht schnell genug erreichbar.

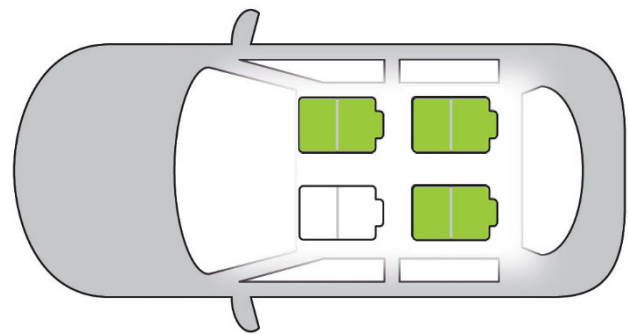
Die Kopfstützen hinten reichen nur für Personen bis 1,70 Meter Körpergröße.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird beim Crashtest besser bewertet als die der Erwachsenen. Der Jimny erreicht 84 Prozent der Punkte. Hinten können Kindersitze mit Isofixbügel oder Gurt einfach und lagestabil befestigt werden. Die größte Hürde stellen die fehlenden hinteren Türen dar, ansonsten ist der Kraxler durchaus kindergeeignet. Weit nach vorn ragende Kindersitze wie etwa Babyschalen auf einer Isofix-Basis schränken die Verstellbarkeit der Vordersitze aber merklich ein.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

die Personen zu spät und wenn, dann nur in hellem Tageslicht. Schon bei Dämmerung funktioniert es nicht mehr.

4,4 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz wird mäßig bewertet, hier bekommt der Jimny nur 52 Prozent der Punkte. Die kantige Motorhaube stellt für Fußgänger ein erhöhtes Verletzungspotential dar. Zudem erkennt das Notbremssystem zwar auch Personen auf der Fahrbahn, überzeugte in den Tests aber nicht. Es erkennt

3,2 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Acht Liter Super auf 100 Kilometer - gerade für einen knapp 100 PS starken Kleinwagen ist das heutzutage viel zu viel. Suzuki nimmt das zum Teil in Kauf, indem auf eine Start-Stopp-Funktion verzichtet wird. Der Testverbrauch resultiert aus den Ecotest-Messungen, die eine CO₂-Bilanz von 220 g/km ausweisen. Dafür gibt es 10 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: 6,9 Liter in der Stadt, 7,4 Liter außerorts und 9,9 Liter pro 100 Kilometer auf der Autobahn.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,3 Schadstoffe

⊕ Der Saugrohreinspritzer hat die Schadstoffe erfreulicherweise im Griff. Nur unter sehr hoher Last entstehen leicht erhöhte Partikelemissionen, Lohn sind 47 von 50

Punkten in der Schadstoffbewertung. Für die insgesamt erreichten 57 Punkte im Ecotest bekommt der Jimny drei Sterne

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Angenehm: In der Preisliste stehen für den Jimny genau zwei mögliche Extras. Eine Metallic-Lackierung sowie eine Zweifarben-Metalliclackierung. Letztere aber auch nur für den getesteten Comfort+. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass man für die niedrigere Ausstattungslinie Comfort keine Klimaautomatik oder LED-Scheinwerfer bestellen kann. Andererseits gibt es nur den Comfort mit Automatikgetriebe. Man muss sich also bei der Wahl des Modells genau überlegen,

was man möchte, Individualisierungsmöglichkeiten gibt es - bis auf die Farbe - keine.

Der getestete Jimny Comfort+ kostet 19.985 Euro, der Testwagen dank Zweifarblackierung 830 Euro mehr. Die Haftpflicht kommt mit Klasse 11 sehr günstig, die Kaskoklassen dagegen sind mit 20 für Teil- und 23 für Vollkasko eher teuer. Die allgemeine Garantie gilt für drei Jahre oder 100.000 Kilometer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Jimny 1.5 Comfort ALLGRIP
Aufbau/Türen	GE/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1462
Leistung [kW (PS)]	75 (102)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	130/4000
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	502
Preis [Euro]	17.915

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.462 ccm
Leistung	75 kW/102 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	130 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Verbrauch pro 100 km	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	154 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/80 R15 S
Länge/Breite/Höhe	3.645/1.645/1.705 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/270 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	85/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Kosai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	13,8/17,7/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	4.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	45,2 m
Reifengröße Testwagen	195/80 R15 96S
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Dueler H/T 684 II
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,0
Stadt/Land/BAB	6,9/7,4/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 220 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	73,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.870 mm
Leergewicht/Zuladung	1100/335 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	45/350/775 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	201 Euro
Monatliche Gesamtkosten	517 Euro		
Steuer pro Jahr	148 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/23/20		
Basispreis Jimny 1.5 Comfort+ ALLGRIP	19.985 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.835 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.751 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,5

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,5	Motor/Antrieb	3,5
Verarbeitung	4,6	Fahrleistungen	3,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	4,0
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	3,7
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	4,8
Kofferraum-Volumen	5,0	Fahrstabilität	4,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	4,7
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	5,3
Innenraum	3,2	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Raumangebot vorn	3,2	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	4,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	4,0	Verbrauch/CO ₂	5,0
Federung	3,9	Schadstoffe	1,3
Sitze	4,2		
Innengeräusch	4,8		
Klimatisierung	3,5		

Stand: Dezember 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.