



## Suzuki Jimny NFZ 1.5 Comfort ALLGRIP PRO

Dreitüriger Geländewagen der Kleinwagenklasse (75 kW/102 PS)

Vor drei Jahren kam der aktuelle Suzuki Jimny auf den Markt und war aufgrund der limitierten Stückzahlen nur schwer zu bekommen. Die Händler mussten viele Interessenten enttäuschen, wenig später galt der kantige Geländewagen bereits als ausverkauft. Nun nimmt Suzuki einen neuen Anlauf und bringt den Jimny zurück, allerdings als Nutzfahrzeug. Der Hintergrund: Als Nfz geht der Allradler nicht in den CO<sub>2</sub>-Flottenverbrauch des Herstellers ein. Da die Japaner keine Strafzahlungen an die EU riskieren wollen, wird die Pkw-Variante kurzerhand nicht mehr angeboten. Das ist vermutlich auch besser so, denn mit gemessenen 8,4 l/100 km im ADAC Ecotest ist der 1,5-l-Saugbenziner sehr schluckfreudig. Was macht den Jimny zum Nfz? Der Japaner ist nur noch ein Zweisitzer, anstelle der hinteren Rücksitzbank findet sich nun ein großer Kofferraum, der mit einem Gitter vom Fahrgastraum abgetrennt ist. Abgesehen davon blieb das meiste beim Alten: Der Jimny punktet nicht nur mit sehr guten Geländeeigenschaften, er ist dank der kurzen und kantigen Karosserie auch sehr handlich und übersichtlich. Allerdings hat sich auch an den bekannten Schwächen nichts getan: Im Innenraum wird es oberhalb von 100 km/h sehr laut, die Lenkung ist extrem indirekt sowie gefühllos und der Bremsweg mit 44 m viel zu lang. Hinzu kommt, dass die Halogen-Scheinwerfer die Fahrbahn nur unzureichend erleuchten. Am gravierendsten ist jedoch die Tatsache, dass Suzuki den Grundpreis des Jimny 1.5 Allgrip Comfort (21.915 Euro) im Vergleich zum zuletzt erhältlichen Viersitzer nicht nur um 4.000 Euro angehoben hat, sondern im gleichen Zug die Seiten- und Kopfairbags gestrichen hat. Die Preisgestaltung steht jedem Hersteller frei. Indem man dem Kunden allerdings bereits vorhandene Sicherheitseinrichtungen nimmt, setzen die Japaner die Gesundheit ihrer Kundschaft leichtfertig aufs Spiel. **Konkurrenten:** keine.

- ⊕ sehr gute Geländeeigenschaften, wendig und durch kurze Karosserie sehr handlich, großer Kofferraum, niedrige Emissionen
- ⊖ sehr hoher Verbrauch, sehr langer Bremsweg, geringes Sicherheitsniveau, lauter Innenraum, Lichtsystem mit dürrtiger Fahrbahnausleuchtung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,7

AUTOKOSTEN 1,9

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	2,8
	Langstrecke	4,5
	Transport	3,5
	Fahrspaß	4,5
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★☆☆☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 4,5 Verarbeitung

⊖ Ganz der robusten Optik folgend ist der Jimny solide verarbeitet. Allerdings sollte man an den Geländewagen nicht die selben Maßstäbe anlegen wie an einen Pkw – die kann er mit den großen Spaltmaßen und dem nur teilweise unverkleideten Kofferraum nur bedingt erfüllen. 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 augenscheinlich eine untergeordnete Rolle. Spätestens der zerklüftete Unterboden macht klar: Hier handelt es sich um einen relativ ernst gemeinten Geländewagen ohne aerodynamische Optimierungen.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

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

⊕ Ein vollwertiges Reserverad ist stets dabei – der Jimny trägt es huckepack an der Heckklappe. Vor engen Gassen oder vielleicht auch Schluchten braucht man im Jimny keine Angst haben, er ist sogar inklusive Außenspiegeln nicht einmal 1,90 m breit, die Länge ist mit lediglich 3,65 m ebenfalls sehr überschaubar.

⊖ Zwar schaut der kleine Suzuki martialisch-kraftvoll aus, besonders viel Zuladung verträgt er mit 341 kg allerdings nicht – für einen Zweisitzer ist das jedoch durchaus praxistauglich. Auf dem Dach darf der Jimny lediglich 50 kg transportieren. Der Tankvorgang gestaltet sich unpraktisch, da der Tankdeckel mittels eines Hebels im Fahrgastraum entriegelt werden muss. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz, um versehentliches Betanken mit Diesel zu verhindern. Mit seinem 40 l großen Kraftstofftank kommt der Jimny aufgrund des hohen Testverbrauchs von 8,4 l/100 km im ADAC Ecotest lediglich rund 475 km weit.

### 3,0 Licht und Sicht

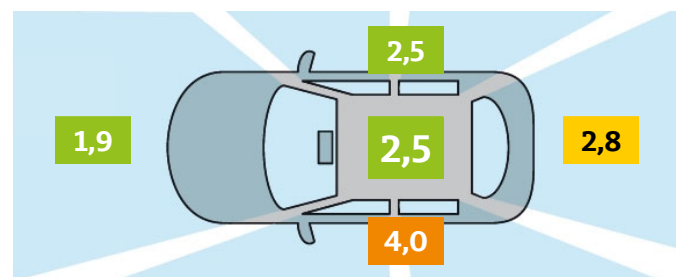
⊕ Der schmale und kurze Jimny mit seinen geraden Flächen und harten Kanten ist sehr gut zu überblicken. Es gibt zwar keinerlei Einparkhilfen oder Kameras, man vermisst sie aber auch nicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Jimny gut ab, den schmalen Dachsäulen sei Dank.

⊖ Für die Nutzfahrzeugvariante sind keine LED-Scheinwerfer erhältlich, der Jimny erleuchtet die Straße mit veraltetem H4-Halogenlicht. Wobei „erleuchten“ in Anbetracht der dürftigen Ausleuchtung ein großes Wort ist. Der gelbliche

Lichtkegel reicht nicht sonderlich weit und bietet zudem nur eine geringe Helligkeit. Bis auf den serienmäßigen statischen

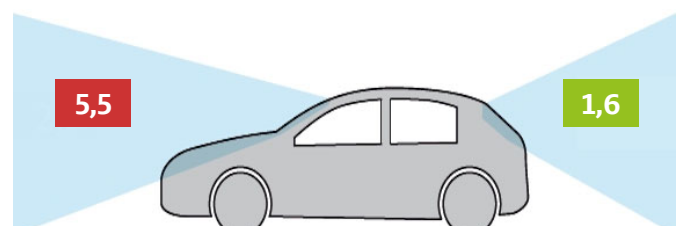
#### Rundumsicht

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.



Dank der verhältnismäßig großen Fensterflächen ist die Sicht nach hinten gut.

Fernlichtassistenten bietet der Jimny keine weiteren Lichtfunktionen. Auch die Scheinwerferreinigungsanlage, die beispielsweise im matschigen Gelände gute Dienste leisten

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Jimny ist ein Auto mit viel Bodenfreiheit, dementsprechend muss erst ein hoher Schweller überwunden werden, um einzusteigen. Ansonsten gelangt man aber durch die recht großen Türöffnungen einfach in das Auto, die Sitzhöhe liegt 66 cm über der Straße. Der Schlüssel des kleinen Geländewagens ist

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊖ Durch den Wegfall der zweiten Sitzreihe bietet der kleine Jimny einen Kofferraum von beachtlicher Größe. Bis zur Fensterunterkante beträgt das Volumen 435 l, bis unters Dach beladen passen sogar 935 l hinein.

## 2,8 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.

⊕ Ladekante und Ladefläche bilden eine Ebene, was das Be- und Entladen erleichtert. Der Kofferraum hat ein praktisches Format und lässt sich dadurch gut nutzen. Dank der großen Heckklappe lassen sich auch große und sperrige Gegenstände einladen.

⊖ Die Ladekante ist auf 77 cm Höhe, das Gepäck muss also hoch angehoben werden.

## 5,5 Kofferraum-Variabilität

⊖ Der Kofferraum bietet keinerlei Verstaumöglichkeiten für kleinere Gegenstände oder praktische Helfer wie Taschenhaken oder Zurrösen zur Ladungssicherung.

## 3,2 INNENRAUM

### 2,7 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 (nur über Zubehör) muss man verzichten.

könnte, gibt es für die Nfz-Ausführung nicht.

Hindernisse vor dem Jimny sind aufgrund der hohen Motorhaube erst in großer Entfernung zu sehen.

auch heutzutage noch 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.



Mit 435 l Volumen bietet die NFZ-Version des kleinen Japaners viel Platz für das Gepäck.



Mit einer Ladekantenhöhe von 77 cm ist das Be- und Entladen des Jimny doch recht mühsam.

Das analoge Kombiinstrument ist angenehm aufgeräumt design, 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.

⊕ Im Gegensatz zur Pkw-Variante besitzt die Nfz-Ausführung lediglich ein Audiosystem, das Infotainmentsystem samt zentralem Touchscreen ist nicht erhältlich. Das Armaturenbrett ist dadurch sehr übersichtlich, durch den Wegfall der heutzutage üblichen zahlreichen Funktionen und Einstellmöglichkeiten fällt die Eingewöhnungsphase sehr kurz aus.

### 3,6 Multimedia/Konnektivität

Die Konnektivitätsausstattung fällt dürftig aus, ein modernes Infotainmentsystem mit Navigationssystem und Smartphone-Anbindung per Apple CarPlay oder Android Auto gibt es für die Nutzfahrzeugvariante nicht. Immerhin ist der Jimny mit einem CD-Radio samt digitalem Radioempfang, zwei



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Materialauswahl dem eher robusten Einsatzzweck angemessen. Die Bedienung ist überwiegend funktionell.

Lautsprechern sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming ausgestattet.

Zum Laden des Smartphones bietet der Japaner einen USB-Anschluss, im Kofferraum findet sich zudem eine 12-V-Buchse.

### 3,7 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. Die Beinfreiheit fällt im Vergleich zur früheren Pkw-Version geringer aus, da die Sitzschienen wegen des größeren Gepäckabteils

verkürzt wurden, und reiht nun lediglich für 1,80 m große Personen aus. Die Kopffreiheit ist hingegen sehr großzügig, erst ab 2,05 m Körpergröße nimmt man Kontakt mit dem Dachhimmel auf.

### 3,7 Innenraum-Variabilität

Ablagen gibt es im gesamten Fahrzeug kaum, die Türfächer vorn sind wie auch das Handschuhfach klein ausgefallen. Zwei Becherhalter findet man zwischen den Vordersitzen.

Aufgrund des Gitters hinter den Vordersitzen können diese nicht in Liegeposition gebracht werden.

## 4,0 KOMFORT

### 3,8 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.

### 4,2 Sitze

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

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

## 5,0 Innengeräusch

⊖ Der Jimny ist ein lautes Auto, gefühlt und gemessen: Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 74,9 dB(A). Anders als bei den meisten Autos dominiert der aufgrund der kurzen

Getriebeübersetzung hoch drehende Motor selbst auf der Autobahn die Geräuschkulisse und übertönen die ebenfalls lauten Abroll- und Windgeräusche.

## 3,8 Klimatisierung

Um das Innenraumklima kümmert sich beim Jimny eine manuelle Klimaanlage, für die kalten Tage bringt der Geländewagen serienmäßig eine Sitzheizung mit – das war

## 3,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,2 Fahrleistungen

102 PS bei 6.000 Umdrehungen aus einem anderthalb Liter großen Saugbenziner ohne Direkteinspritzung – das klingt nach einem Motor aus einer längst vergangenen Zeit. Und tatsächlich, durch das Saugmotor-bedingt recht niedrige (130 Nm) und erst recht spät anliegende Drehmoment (bei 4.000 1/min) darf man hohe Drehzahlen nicht scheuen. Der kurzen Übersetzung sei Dank geht der Jimny dann aber tatsächlich recht gut voran,

wie auch die Elastizitäts-Messwerte zeigen. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, vergehen im vierten Gang 12,9 s, im fünften Gang braucht der Jimny 16,6 s. Auf eine Zeitangabe zum Standardsprint von 0 auf Tempo 100 verzichtet Suzuki verständlicherweise, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 145 km/h angegeben.

### 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 ist für einen Vierzylinderbenziner unterdurchschnittlich, 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 wenig präzise 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 rotiert die Kurbelwelle im kurz übersetzten fünften Gang bereits mit 4.200 Umdrehungen.

## 4,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,9 Fahrstabilität

⊕ Der zuschaltbare Allradantrieb sorgt für tadellose Traktion. Dank der zusätzlichen Untersetzung schafft der Jimny auch große Steigungen und ist abseits befestigter Straßen kein Blender, sondern ein echter Geländewagen.

⊖ 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 durchfahrende 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, da die Reifen nur wenig Grip haben.

## 4,7 Lenkung

⊖ Die Kugelumlauf Lenkung übersetzt Drehungen am Lenkrad in eine Änderung der Fahrtrichtung, die Grundanforderung an eine 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. Mit sage und schreibe knapp 4,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie zudem extrem indirekt übersetzt, der Lenkaufwand dadurch sehr hoch.

## 5,3 Bremse

⊖ Sind die unpräzisen Fahreigenschaften bedingt durch Lenkung und Fahrwerk noch durch einen ruhigen Fahrstil auszugleichen, hört beim ermittelten Bremsweg von 44 m 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 Geländetauglichkeit wird im ADAC Autotest nicht bewertet, auf der Straße stellt der Jimny jedoch ein Sicherheitsrisiko dar. Zum Vergleich: Der rund 200 kg schwerere Peugeot 2008 steht bereits nach 35,0 m – in die Differenz-Lücke passen locker drei Smart EQ fortwo. An der Stelle, an der der Peugeot bereits steht, ist der Suzuki noch mit 45 km/h unterwegs.

## 3,7 SICHERHEIT
























### 3,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Jimny geht für ein Nutzfahrzeug durchaus in Ordnung – hier merkt man die Nähe zum ursprünglichen Pkw. Ein autonomes Notbremssystem ist ebenso an Bord wie eine Müdigkeitserkennung und ein Spurverlassenswarner. Ein Tempomat samt Begrenzerfunktion sowie eine Verkehrszeichenerkennung sind ebenso stets an Bord. Während einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer zu warnen.

### 3,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und bieten für bis zu 1,90 m große Insassen eine Schutzfunktion. Das serienmäßige Gepäcktrenngitter verhindert, dass Gegenstände

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

in den Fahrgastraum gelangen können.

Serienmäßig ist beim Suzuki eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

⊖ Im Zuge der Umstellung zum Nutzfahrzeug hat Suzuki die Seiten- und Kopfairbags eingespart, sodass die Euro NCAP-Bewertung für die Pkw-Variante nicht für das aktuelle Modell

### 3,2 Kindersicherheit

Da die Rückbank weggefallen ist, lässt sich lediglich auf dem Beifahrersitz ein Kindersitz montieren, sodass auch im Bereich Kindersicherheit die Bewertung des Euro NCAP-Crashtests nicht übernommen werden kann. Der Beifahrerairbag lässt sich für rückwärts gerichtete Kindersitze per Schlüsselschalter deaktivieren. Isofix-Vorrichtungen sind nicht vorhanden, mit dem Gurt lassen sich Kindersitze lagestabil fixieren.

⊖ Die Fensterheber haben keinen wirksamen Einklemmschutz, die Schließkräfte sind dementsprechend hoch und stellen ein Verletzungsrisiko dar.

### 4,6 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz wird mäßig bewertet, hier bekommt der Jimny nur 52 Prozent der Punkte (Stand: 09/2018). Die kantige Motorhaube stellt für Fußgänger ein erhöhtes Verletzungspotenzial dar. Zudem erkennt das Notbremsystem zwar auch Personen auf der Fahrbahn, überzeugte in

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 5,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Für den Suzuki Jimny 1.5 haben wir im ADAC Ecotest einen Testverbrauch von 8,4 l/100 km ermittelt. Zur besseren Einordnung: Ein 333 PS leistender BMW 540i xDrive kommt auf 8,2 l/100 km. Der Verbrauchswert resultiert aus den Ecotest-Messungen, die eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 229 g/km ausweisen. Dafür gibt es lediglich sieben von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: 7,4 l innerorts, 7,7 l außerorts und hohe 10,1 l/100 km auf der Autobahn.

### 1,7 Schadstoffe

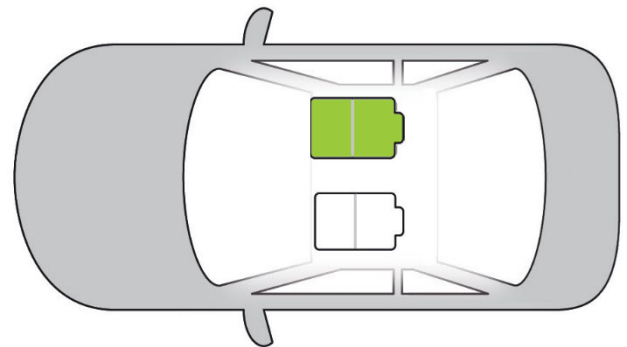
⊕ Der Saugrohreinspritzer hat die Schadstoffe auch ohne Otto-Partikelfilter gut im Griff. Vor allem beim Kaltstart sind die Partikelemissionen jedoch leicht erhöhte Partikelemissionen, dafür gibt es 43 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung. Für die insgesamt erreichten 50 Punkte

übernommen werden kann. Der Geländewagen schützt die Insassen lediglich mit Frontairbags. Es ist vollkommen unverständlich, weshalb die Airbags trotz der immensen Preiserhöhung von rund 4.000 Euro eingespart wurden und Suzuki den Profit vor die Sicherheit stellt.

Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Beifahrersitz untergebracht und im Ernstfall nicht schnell genug auffindbar. Im Kofferraum gibt es keine Verzurrösen, die eine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen würden.

### 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)

den Tests aber nicht. Es erkennt die Personen zu spät und wenn, dann nur in hellem Tageslicht. Schon bei Dämmerung funktioniert es nicht mehr zuverlässig.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

bekommt der Jimny gerade noch drei Sterne im ADAC Ecotest.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

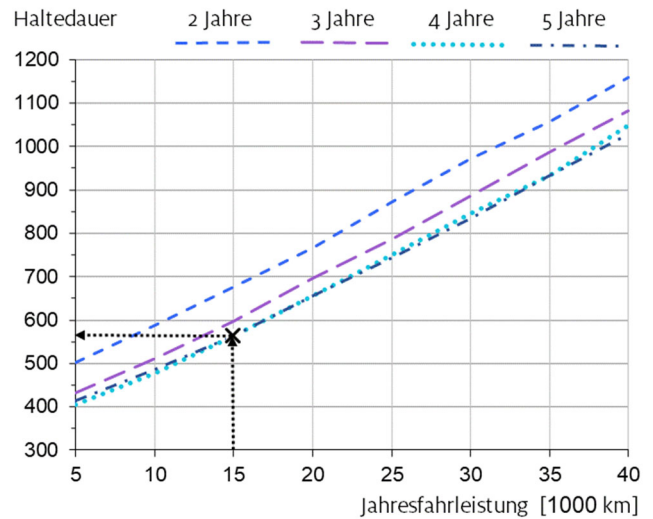
⊕ Der Grundpreis von 21.915 Euro für die einzig verfügbare Variante des Suzuki Jimny scheint nur auf den ersten Blick günstig. Vergewahrtigt man sich allerdings, dass die bis 2019 angebotene Pkw-Version in der Comfort-Ausführung bereits ab 17.915 Euro angeboten wurde, und Suzuki die Seiten- und Kopfairbags gestrichen hat, ist die Preisgestaltung mehr als dreist.

Die Serienausstattung ist für einen Kleinwagen ordentlich, allerdings sind heutzutage selbst in der Kleinwagenklasse Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, LED-Scheinwerfer oder zumindest höhenverstellbare Sitze zumindest gegen Aufpreis erhältlich. Einzige Option für den Jimny ist die Wahl der Außenlackierung.

Die Haftpflicht kommt mit Klasse 11 sehr günstig, die Kaskoklassen dagegen sind etwas erhöht (VK: 18; TK: 19). Die allgemeine Garantie gilt für drei Jahre oder 100.000 km.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 563 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).





## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP	
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, manuell zuschaltbar
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/80 R15
Länge/Breite/Höhe	3.645/1.645/1.705 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/270 kg
Kofferraumvolumen	863 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Kosai

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	12,9/16,6/- s
Drehzahl bei 130 km/h	4.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	44,0 m
Reifengröße Testwagen	195/80 R15 96S
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone DUELLER HIT 684 II
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/7,7/10,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	198 g/km (WTW* 229 g/km)
Reichweite	475 km
Innengeräusch 130 km/h	74,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.870 mm
Leergewicht/Zuladung	1.094/341 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	435/-/935 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>185 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>60 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>83 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>235 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	563 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/18/19		
Basispreis Jimny NFZ 1.5 Comfort ALLGRIP PRO	21.915 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.915 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	545 Euro
Metalllackierung	500 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,7

### AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: November 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner