
Fahrbericht Suzuki Jimny: Für Asphalt viel zu schade

Von Axel F. Busse, cen

Ganz anders als zuvor, und doch ungemein vertraut: Der neue Suzuki Jimny hat etwas, was kein noch so gekonnter Designerstrich erzeugen kann. Die vierte Auflage des Allrad-Krabblers trifft den Nerv, und nicht nur in Deutschland müssen sich Kunden deshalb in Geduld üben. Auf etwa ein Jahr werden die Lieferzeiten derzeit von Händlern taxiert, und es ist deshalb nicht übertrieben, den neuen Jimny als Volltreffer zu bezeichnen. Die Nachfrage-Welle trifft den deutschen Importeur des japanischen Kleinwagen-Spezialisten zur Unzeit, denn im Herbst hatte das in Bensheim ansässige Unternehmen mitteilen lassen, die Hälfte der vorhandenen 360 Stellen abbauen zu wollen.

Da die vierte Jimny-Generation technisch eher Hausmannskost als Haute Cuisine bietet, muss es wohl andere Gründe haben, dass die Kauflust durch die Decke geht. Nach den Beobachtungen einer Berliner Suzuki-Vertretung zum Beispiel stehen plötzlich unerwartete Interessenten vor der Tür: Außer den üblichen Waldbesitzern, Forstbediensteten und Landwirten, die schon seit 20 Jahren auf den Jimny schwören, seien nun auch „die Nagelstudio-Besitzerin dazu gekommen“ und die „Fahrer von AMG-Versionen der Mercedes G-Klasse, die ein passendes Beiboot für ihren Boliden suchen“.

Es muss also nicht immer ein Trumm von zweieinhalb Tonnen sein, wenn man sich authentisch ins Outback begeben möchte. Leiterrahmen, Starrachsen, Allradantrieb, Getriebeuntersetzung – eben das, was ein zuverlässiges Fortkommen auf unzuverlässigem Terrain ermöglicht, hat auch der Suzuki Jimny an Bord. Und wiegt dabei nur 1100 Kilogramm. Im Übrigen sind es gerade jene vier Merkmale, die schon dem Land Rover Defender und der G-Klasse zum Erfolg verholfen haben. Dem Jimny kann man zutrauen, ähnlichen Kultstatus wie die englische Offroad-Ikone zu erreichen, und das nicht nur, weil er fast den gleichen Radstand hat wie der Defender 90.

Wer ein SUV vom 4,80-Meter-Kaliber mit ernst zu nehmenden Offroad-Fähigkeiten sucht, für den wird's in aller Regel teuer. 80 000 Euro reichen da oft nicht. Der Jimny kostet ein Viertel davon, und wenn er auch kein SUV sein will, so macht ihm im Gelände doch keiner so leicht etwas vor. Bei einem Böschungswinkel von 36 Grad vorn und 48 Grad hinten verliert so manche Anhöhe ihren Schrecken, auch der Rampenwinkel ist mit 27 Grad über jeden Zweifel erhaben. Mehr als 20 Zentimeter Bodenfreiheit erlauben eine gewisse Sorglosigkeit bei der Fahrt ins Unterholz. Stabile Bügel- statt einfacher Klappgriffe hätten das Äußere des Jimnys perfektionieren können.

Nur 3,65 Meter kurz ist der japanische Bonsai-Kletterer, ohne den Reserveradträger außen an der Schwenktür sogar nur 3,50 Meter. Aber er ist ein Charakteriese durch und durch. Auch wenn die Blechbiege-Kompetenz zu den Kernfähigkeiten der Autoindustrie gehören mag, für den neuen Jimny ist sie so gut wie überflüssig. Klare Kante und rechte Winkel an allen Ecken und Enden, das macht die Karosserie übersichtlich und das Manövrieren einfach, selbst ohne virtuelle 360-Grad Kamera und Rundum-Sensorik.

Genügsam stapft der kubische Kraxler ins Steile, wühlt sich durch schweren Boden und gibt der Person hinterm Lenkrad nicht einmal das Gefühl, als müsse er sich dabei anstrengen. Wer im Gelände so gut wie alles kann, darf sich auf der Straße vornehm zurückhalten. Die unübersehbare Nickneigung ist dem kurzen Radstand geschuldet, einen Wert für den Sprint auf 100 km/h teilt Suzuki vorsichtshalber gar nicht erst mit. Er wird irgendwo zwischen 15 und 20 Sekunden liegen, und bei 145 km/h ist das Höchsttempo erreicht. Das ist vollkommen ausreichend, weil man spätestens ab 120 km/h gar nicht schneller fahren will. Da herrscht in der Kabine ein Schallpegel von etwa 75 Dezibel, dem

Verzicht auf großartige Dämmung und einen sechsten Gang sei Dank.

Der hätte allerdings wegen der reduzierten Drehzahl nicht nur einen Geräuschvorteil, sondern sicher auch einen beim Verbrauch. Gemeinhin sind es Kosten- und Gewichtsgründe, die einen Hersteller zum Fünf- statt zum Sechs-Gang-Getriebe greifen lassen. Laut Suzuki habe man sich für fünf Gänge entschieden, „um das Fahrzeugkonzept eines leichten und kompakten Offroaders zu erhalten“. Manche Fahrer hätten für den neuen 1,5-Liter-Vierzylinder sicher auch gern eine Start-Stopp-Automatik gehabt, denn das ist heute nun mal Standard.

Doch Suzuki meint, „im Gelände hat ein Start-Stopp-System weniger Nutzen als im Alltagsbetrieb und kann in einigen Fahrsituationen sogar hinderlich sein.“ Dass Autofahrer dazu neigen, bei unklaren Situationen auf dem Kupplungspedal zu bleiben und so das automatische Abschalten des Motors zu unterbinden, scheint dort also nicht aufgefallen zu sein. Sechster Gang hin, Start-Stopp-Automatik her, der Jimny kommt ein Sympathieträger rüber, dem man so allerhand verzeihen kann. Zum Beispiel die fehlende Lenkrad-Längsverstellung. Insassen mit langen Beinen müssen fast mit ausgestreckten Armen fahren, was auf die Dauer nervt.

Die Sitzkonfiguration „2+2“ findet gewöhnlich nur im Coupé-Segment Anwendung, doch auch für den Jimny könnte man sie in Anspruch nehmen. Die Lehnen der hinteren Plätze haben als umlegbare Gepäckfläche zwar ein prominentes Vorbild (den Porsche 911), die Sitze sind als Aufenthaltsort für zusätzliche Passagiere jedoch nur auf der Kurzstrecke empfehlenswert. Besser, man lässt die Lehnen gleich in der Waagerechten, freut sich über 830 Liter Stauraum und eine Ladekante in 80 Zentimetern Höhe. Die nutzbare Tiefe des Ladeabteils beträgt je nach Position der Vordersitze zwischen 92 und 125 Zentimetern, die Luke misst 100 mal 78 Zentimeter.

Die Innenraumgestaltung ist von ergreifender Schlichtheit, genauso, wie sie sein sollte, wenn abwechselnd Hunde, Brennholz-Säcke oder das Winterfutter für die Rotwildkrippe transportiert werden muss. Hartplastik gilt zu Recht nicht als Augenschmaus, ist aber abwaschbar und deshalb praktisch. Nicht nur praktisch, sondern lobenswert sollte man es nennen, dass Suzuki den rustikalen Racker für weniger als 18 000 Euro mit einer Fülle nützlicher Dinge ausgestattet hat: elektrische Fensterheber, Sitzheizung vorn, CD-Radio nebst Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Funk-Zentralverriegelung, Lichtsensor, Fernlichtassistent, Nebelscheinwerfer, Verkehrszeichenerkennung, Spurwarnsystem und Müdigkeitserkennung sowie ein Warnsystem für nicht angelegte Sicherheitsgurte hinten. Mit einer rückwärtigen Belegungserkennung tun sich sogar manche Premium-Pkw schwer.

Fazit: Wer ein paar Hektar Wald sein Eigen nennt, am besten noch irgendwo im Mittelgebirge, wird wohl den meisten Spaß mit dem Auto haben, denn mal eben so durch die Botanik preschen, ist hierzulande gar nicht erlaubt. Egal: Der neue Jimny macht gewaltigen Spaß, und das zum Teil nicht trotz, sondern sogar wegen seiner kleinen Unzulänglichkeiten. Ehrlich und charaktervoll zieht er seine Schneise durchs Unterholz. Auf Asphalt ist er unterfordert und letztlich dafür auch viel zu schade. Für kleines Geld gibt es eine charmante Synthese aus betagter Fahrwerks- und moderner Assistenztechnik. (ampnet/afb)

Daten Suzuki Jimny 1.5 Allgrip

Länge x Breite x Höhe (m): 3,65 x 1,65 x 1,72

Radstand (m): 2,25

Motor: R4, Benziner: 1462 ccm

Leistung: 75 kW / 102 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 130 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k. A.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,8 Liter
Testverbrauch: 7,8 Liter
CO₂-Emissionen: 154 g/km (Euro 6d)
Leergewicht Testwagen / Zuladung: 1100 kg / max 345 kg
Kofferraumvolumen: 85–830 Liter
Bodenfreiheit: 210 mm
Böschungswinkel: 37 Grad (v.) / 48 Grad (h.)
Rampenwinkel: 27 Grad
Max. Anhängelast: 1300 kg
Wendekreis: 9,8 m
Bereifung: 195/80 R15
Basispreis: 17 915 Euro
Testwagenpreis 20 315 Euro

Bilder zum Artikel



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
