



Banzai, Jimny!

OFF ROAD
GELÄNDE-TUNING

Suzuki baut mit dem Jimny einen wendigen Geländegänger samt starren Achsen, kantiger Karosse und einer echten Untersetzung. Das Autohaus Gollek ergänzt dieses solide Konzept – mit schierer Höhe.

Hoch soll er stehen, hoch soll er stehen – dreimal hoch! Einfach formuliert trifft das berühmte, nur leicht modifizierte Kindergeburtstags-Lied die Idee hinter dem Jimny Extreme auf den Punkt. Mit der ersten Stufe, die aus einem Old Man Emu-Fahrwerk und Geländerädern besteht, gewinnt der kleine Suzuki schon mehr als 50 Millimeter an Bodenfreiheit, die zweite Stufe (ein Bodylift-Kit) setzt die Karosse

nochmal um fast das Gleiche rauf. Zum Dritten gibt's dann noch eine elektrische Horn-Seilwinde und eine per Luftdruck zuschaltbare Hinterachssperre.

VON VORNE

Alexander Gollek, Junior-Chef des Suzuki-Autohauses Gollek in Tagewerben (nahe Leipzig), hat's gern solide: „Die Idee zum Extreme-Umbau ist uns während der Arbeiten an meinem eigenen Trial-

Suzi gekommen. Der Jimny bietet einfach beste Voraussetzungen, und das nicht nur für den Sport. Die Umbauten verkaufen wir über das Internet vor allem an Jäger in ganz Deutschland. Wichtigste Prämisse ist daher die Haltbarkeit der Komponenten – wir können unsere Kunden ja schlecht Hunderte von Kilometern zu Anpassungsarbeiten schicken.“ Und worauf kommt's in Waldpassagen an? Neben der Über-

sicht und Wendigkeit, die Suzuki dem Jimny ab Werk spendiert, vor allem auf große Bodenfreiheit, freizügige Böschungswinkel und ein noch flexibleres Fahrwerk, das den Vorteil der beiden starren Achsen (im Vergleich zu harten Einzelradaufhängungen) zu nutzen weiß.

ALLESKÖNNER-FAHRWERK

Die Dämpfer und Federn von Old Man Emu bieten einen guten

EXTREME II

by Suzuki Golek



FLY AWAY: Das Old Man Emu-Fahrwerk steckt kleine Flugeinlagen locker weg.



STARK: In der Untersetzung zieht der Jimny kräftig an – Steilhänge sind kein Problem.

groben BFGoodrich Mud-Terrain T/A mit reichlich Querschnitt (215/75 R15) bei der Grip-Suche und danach die Geländeuntersetzung (2,0:1), die den Jimny fürs gemächliche Klettern maximal 2,5 Kilometer pro Stunde langsam macht.

LIFT IT UP!

Nein, nicht nur wegen der Optik. Der 50-mm-Bodylift der zweiten Ausbaustufe kann auch praktisch punkten: Durch die erhöhte Ka-

rosse haben die großen Räder reichlich Platz in den Radhäusern, dazu wachsen die Böschungswinkel: Statt serienmäßiger 37 Grad sind's beim Extreme vorne 44, der hintere Winkel wächst von 46 auf 54 Grad. Tiefe Gräben und Anfahrten auf steile Hänge verlieren damit ihren Schrecken. Dafür müssen die Mechaniker schwitzen: Der Bodylift macht verlängerte Bremsleitungen nötig – robustes Stahlflex ist das Material der Wahl. Das Lenkgestänge

Kompromiss zwischen reinem Höhengewinn, geländetauglicher Flexibilität und trotzdem noch sicherer Straßenlage. Onroad schaukelt der Jimny – fast schon wie ein Amerikaner – komfortabel

über Fahrbahnunebenheiten. Im Gelände haben die Achsen dafür reichlich Spiel, um ordentlich verschränken zu können. Hebt der Extreme trotzdem mal ein Rad, helfen zuerst die großen,

HÖHENGEGWINN: Das Bodylift-Kit hebt die Karosserie um 50 mm.



SAFETY FIRST: Verlängerte Stahlflex-Bremsleitungen sind ein Muss.



GROBE GUMMIS: Die MTs (215/75 R15) haben genug Platz.





KOMPLETT-LÖSUNG: Dämpfer und Feder kommen von Old Man Emu und bringen ca. 50 mm.



VERLÄNGERUNG: Wegen des Bodylifts muss auch das Lenkgestänge mittels Alu-Einsatz erweitert werden.



KOMFORT-ZUWACHS: Mit dem trail master-Lenkungsdämpfer dringen auch grobe Stöße nur sanft zum Lenkrad durch.



WENN NICHTS MEHR GEHT: Die Horn-Winde leistet 2,71 kW, die maximale Zugkraft liegt bei 2268 kg.



SERIE: Der Jimny kommt mit einem zuschaltbaren Allrad, die Untersetzung macht in 2,5 km/h langsam.



Schrauber Steckbrief

Alexander Gollek, Junior-Chef

Der Junior-Chef des Autohauses Gollek betreibt seinen Extreme-Umbau mit Leidenschaft: Wenn er und sein Team nicht gerade an einem Tuning-Projekt arbeiten, setzt er sich selbst hinter das Steuer seines Baja Grand Vitara V6 oder Jimny Trial 1.6. Bei der diesjährigen Baja 300 Mitteldeutschland stoppte die Gollek-Crew ein Dämpferschaden, der nächste Renn-Start ist für den 14. September (RTG 2 in Jänschwalde) vorgesehen.

muss ebenfalls erweitert werden und in diesem Zuge verbaut das Gollek-Team auch gleich einen Lenkungsdämpfer von trail master. Harte Stöße werden so nicht direkt an den Fahrer weitergeleitet – gerade in heiklen Gelände-situationen, die dem Fahrer volle Konzentration abverlangen, ist das eine echte Erleichterung. Genau deswegen gibt's den zusätzlichen Komfort auch ohne den Bodylift im knapp 700 Euro günstigeren Extreme I.

TOP OF THE POPS

Die dritte Ausbaustufe macht den kleinen Gelände-Suzuki zum echten Offroad-King. Die elektrische, unter dem vorderen Stoßfänger versteckte Horn-Winde leistet 2,71 kW und zieht maximal 2268 Kilogramm – bei einem Leergewicht von 1,17 Tonnen ist das mehr als ausreichend. Damit man sich die Winch-Mühe aber nur im

Notfall machen muss, ist auch noch eine per Luftdruck zuschaltbare Hinterachssperre mit an Bord. Traktionsprobleme? Ausgeschlossen. Zum Rundum-sorglos-Paket gehören außerdem schützendes Aluminium unter Motor,

Verteilergetriebe und Tank und ein Schnorchel für tiefe Wasserdurchfahrten.

SPASS MUSS SEIN

Auf einer Motocross-Strecke lassen wir den Jimny natürlich auch

mal offroad fliegen. Der unveränderte 86-PS-Motor hat mit dem Fliegengewicht keine Schwierigkeiten, in der Untersetzung spurtet der Suzuki kraftvoll an und meistert selbst die steilsten Hänge mit einer kleinen Flugeinlage.



STÄMMIGE OPTIK: Bodylift-Kit, Fahrwerk und die großen Räder lassen den Jimny gut 10 cm in die Höhe wachsen.



SPRINGINSFELD: Das niedrige Leergewicht macht's möglich!

Das OME-Fahrwerk zeigt sich davon gänzlich unbeeindruckt: Der Federweg ist spürbar länger als im Serien-Jimny und verzeiht die flotte Gangart klaglos. Beim gemächlichen Kraxeln weiß die hohe Bodenfreiheit voll zu überzeugen: Ausgefahrene Wege und steile Kuppen

bezwingt der Extreme ohne Feindkontakt, natürlich hat auch der Rampenwinkel vom Umbau profitiert. Der kleine Wendekreis (9,8 Meter) und der direkte Blick auf das Vorderrad, die Motorhaube und das Heck tun das Ihre zur genialen Geländefähigkeit.

FAZIT

Der Jimny wird unterschätzt – er ist ein guter, kompakter Geländegänger. Der Extreme-Umbau steigert seine Serien-Fähigkeiten sinnvoll – für einen bezahlbaren Preis. Diesen kleinen Riesen hält so schnell keiner auf!

T | Julian Hoffmann F | Uwe Fischer



FLEXIBEL: Die Verschränkung ist schon ab Werk brauchbar, das OME-Fahrwerk lässt den Achsen nochmal mehr Spielraum.

Suzuki Jimny Extreme II

MOTOR	
Otto, 4-Zylinder-Reihe, vorn längs, DOHC	
Hubraum:	1.328 cm ³
Leistung:	63 kW/86 PS bei 6.000 min ⁻¹
Drehmoment:	110 Nm ab 4.100 min ⁻¹
Schadstoffklasse:	Euro 5
KRAFTÜBERTRAGUNG	
zuschaltbarer Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe (Reduktion 2,0:1), Kraftverteilung 0/100 bis 50/50, 5-Gang-Schaltgetriebe	
FAHRZEUGAUFBAU	
Leiterrahmen, aufgeschraubte Karosserie mit 50-mm-Bodylift, 2 Türen, Hecktür	
FAHRWERK	
vorn: Starrachse, OME-Dämpfer u. -Feder hinten: Starrachse, OME-Dämpfer u. -Feder	
BREMSANLAGE	
ABS, EBV, Stahlflex-Bremsleitungen	
vorn:	massive Scheibe
hinten:	selbstnachstellende Trommel
LENKUNG	
Kugelumlauflenkung mit trail master-Dämpfer	
REIFEN	
215/75 R15 BFGoodrich Mud-Terrain T/A	
ABMESSUNGEN / GEWICHTE	
L/B/H:	3.775/1.645/1.705 mm
Radstand/Spur v/h:	2.250/1.355/1.365 mm
Leergewicht:	1.165 kg
PREIS	
Suzuki Jimny Club:	14.990 Euro
Jimny Extreme Stage I:	17.390 Euro
Jimny Extreme Stage II:	18.075 Euro
Jimny Extreme Stage III:	22.449 Euro
Suzuki Sonderrabatt für Jäger:	15 Prozent
BEZUGSADRESSE	
Suzuki Autohaus Gollek Lindenstraße 9, 06667 Tagewerben Tel.: 03443/29320, www.suzuki-gollek.de	