DE MADRID A SIDI IFNI (MARRUECOS)

5.000 kilómetros
DE PRUEBA MUY DURA

¿Quieres ver estos dos TT en plena acción?

TKSM

SUZUKI JIMNY 1.5 DDiS DE SERIE

Desde 16.301 €
hasta 16.695 €

3 años de garantía. Seguro a todo riesgo desde: 704 euros; a terceros desde: 378 euros

JIMNY DE SERIE vs PREPARADO

BUSCANDO LOS LÍMITES

¿Puede un todoterreno de serie seguir la estela de otro preparado en el que hemos invertido casi lo que cuesta nuevo? Para responder a esta pregunta hemos realizado una prueba empírica con Marruecos como escenario y dos Suzuki Jimny como sujetos de estudio. Texto **Carlos Ramírez/R.T.** Fotos **C. R.**

SUZUKI JIMNY 1.5 DDiS PREPARADO
Adquisición 16.301 €
Preparación 13.970 €
Total 30.271 €

Frente a las numerosas trabas que encontramos en nuestro país, Marruecos nos ofrece un verdadero paraíso para la aventura y el todoterreno. Así que, lejos de diseñar un viaje de turismo, planificamos un itinerario que se adentrase por pistas y caminos de montaña y en la inmensidad del desierto.

La elección de nuestro TT de serie venía condicionada por algunas premisas: dos ejes rígidos, motor de gasóleo y, en sintonía con la situación económica, bajo coste de adquisición. Con estos condicionantes, el candidato tenía nombre y apellidos: el Suzuki Jimny 1.5 DDiS, que cumple a rajatabla todos los requisitos.

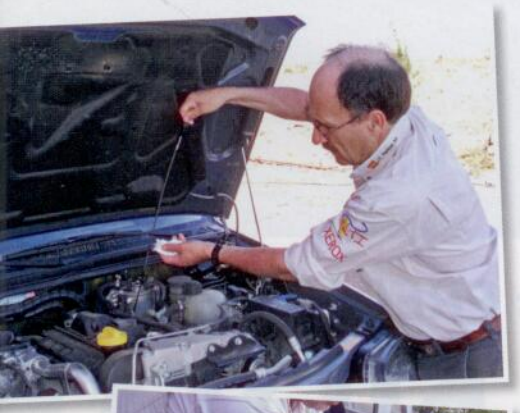
Nada de protecciones, refuerzos o mejoras de suspensión; todo debería ser de serie. Sin embargo, nos decidimos a cambiar los neumáticos originales, muy enfocados al asfalto, para poder garantizar la viabilidad del proyecto. La incorporación de ruedas de tipo mixto (igual que las llantas originales, sustituidas por otras por una mera cuestión de sencillez logística, para agilizar el cambio de neumáticos) no vulnera la idea original. Entendemos que se trata de un requisito básico para poder circular fuera del asfalto. BFGoodrich dispone de una amplia gama de gomas para uso *off road* que, gracias a su implicación en el mundo de la competición, gozan de una merecida reputación y más que notable rendimiento.

Para adentrarse en zonas poco pobladas o desérticas es conveniente, por motivos de seguridad, hacerlo en compañía, y qué mejor que un TT similar pero bien preparado para cubrir imprevistos y poder compararlo con el de serie. La idea estaba clara, un vehículo de estricta serie con ruedas mixtas y otro preparado, con dos personas por vehículo.

EL DE SERIE, MEJOR EN ASFALTO

Con el motor en marcha, el primer escollo que encontramos son los más de 1.000 kilómetros que nos separan de Marrakech, ciudad situada a los pies del Atlas; kilómetros de autopista que recorremos al máximo de velocidad que permite la legislación de ambos países. El pequeño japonés, teniendo en cuenta sus reducidas dimensiones, nos sorprendió con un habitáculo razonablemente confortable. Eso sí, eliminamos los asientos traseros para alojar la segunda rueda de repuesto, las herramientas, el equipaje y el material de rescate. En cuanto al nivel de ruido, en ningún caso fue molesto, y el aire acondicionado se mostró muy eficaz incluso en el último tramo, con temperaturas por encima de los 35º.

Durante este recorrido, el Jimny de serie obtuvo una ventaja clara frente a su hermano preparado: su menor rumorosidad, consecuencia de utilizar neumáticos sin tacos y girar el propulsor más bajo de vueltas que el preparado, ya que éste usaba grupos más



El manteniemiento es esencial. En un viaje tan exigente como el realizado por Marruecos es vital no descuidar las labores de mantenimiento y vigilar los niveles diariamente, así como mantener el filtro del aire limpio y en perfectas condiciones de uso.

cortos, con el lógico aumento de los ruidos mecánicos. Por último, el consumo del Jimny de serie fue de 8,2 litros a los 100, mientras que el del preparado no bajó de los 10,1.

EMPIEZA LO DURO

El Atlas es un macizo montañoso que nos proporciona magníficos paisajes con pequeños núcleos habitados, donde la vida no da facilidades a sus moradores. Los caminos que recorren estos parajes son muy sinuosos y a menudo están deteriorados por los cursos de agua. Nuestro vehículo de serie no tuvo ningún problema sobre este tipo de terreno, donde los vadeos fueron numerosos. Sin embargo, el preparado sacó provecho de sus más ajustados desarrollos y apenas tuvo necesidad de recurrir a la reductora, mientras que el de serie realizó parte del recorrido con marchas cortas. En este sentido tampoco ayudó el hecho de rodar en cotas que en ocasiones superaron los 2.200 metros de altitud.

La suspensión de serie se comportó francamente bien, máxime si tenemos en cuenta que, con el vehículo cargado, los recorridos se resintieron de forma considerable, factor que tuvimos en cuenta antes de iniciar el viaje. Durante los pasos de los ríos (secos o con caudal), la mayor altura del preparado, así como sus protecciones le libraron de más de una piedra que sí dejaron huella en el de serie. Por otra parte, el mayor tamaño de sus neumáticos le otorgó una gran capacidad de rodadura, superando los obstáculos de forma mucho más natural. A la hora de repostar, los resultados se invirtieron en relación al tramo de carretera. El uso continuado de la reductora en el vehículo de serie elevó el consumo medio hasta los 10,3 litros a los 100, uno más que el preparado.

CIRCULAR EN REDUCTORAS ELEVA LOS CONSUMOS DEL JIMNY DE SERIE POR ENCIMA DE LOS DEL PREPARADO

Desde la cara sur del Atlas hasta nuestro siguiente destino, el oued (río) Draa, nos encontramos con pistas rápidas y tramos trialeros con piedras de gran tamaño arrastradas desde lo más alto de la montaña por la fuerza del agua. Por estos parajes, el Jimny de serie rodó sin complejos a ritmos alegres a costa de utilizar el freno y el cambio de forma continua para adaptar el ritmo a las posibilidades de las suspensiones. Los tramos trialeros de piedras tampoco supusieron mayores problemas, pero su escasa altura libre

EXIGENTE RUTA POR MARRUECOS

■ Desde Madrid nos trasladamos a Marrakech por asfalto y desde la ciudad alahuita emprendimos una ruta todoterreno que atravesó el Atlas, siguió el cauce del Draa y nos llevó hasta Sidi Ifni. Desde allí, retornamos a Marrakech. Puedes descargarte el mapa detallado de la ruta 4x4 y la lista completa de *waypoints* en **www. todoterreno4x4.es**

LOS NEUMÁTICOS CUMPLIERON

EQUIPARON BFGOODRICH A/T Y M/T

Si salimos al campo en nuestro país podemos utilizar las ruedas de serie, pero si se trata de un viaje al continente africano, el riesgo de rajar o pinchar una rueda es demasiado elevado. Con la lección bien aprendida en otros viajes, decidimos cambiar los neumáticos de carretera del Jimny por otros de tipo mixto: unos All Terrain para el Jimny de serie y unos más agresivos, tipo Mud Terrain, para el preparado.

Sobre asfalto, los M/T se muestran mucho más ruidosos que los A/T, incluso a muy baja velocidad se notan las vibraciones producidas por los golpeteos de los tacos de goma con el suelo. En esta superficie, los A/T se acercan mucho al confort que ofrecen las gomas de serie, diseñadas para rodar sobre asfalto. La tracción sobre pistas y caminos en buen estado es muy buena para ambos tipos de neumático, saliendo a relucir las mejores prestaciones del M/T a medida que empeoran las condiciones del terreno, sobre todo en barro, piedras o superficies deslizantes. Sobre arena no termina de convencernos el agresivo dibujo de los M/T, debido a su gran capacidad de escarbar. Tal vez con los tacos a medio uso y su carcasa flexibilizada mejoraría su rendimiento. En términos generales, nos quedamos con los A/T por su mayor versatilidad y teniendo claro que no se trata de una elección únicamente para uso en campo. Aunque hay que tener en cuenta un factor importante como el desgaste. Mientras el M/T mantiene el contorno de sus tacos, el A/T muestra signos de deterioro producidos por las piedras de las pistas africanas. Ante esta situación, el rendimiento del M/T es muy superior y su mayor longevidad justifica sobradamente su instalación para aquellos usuarios que realicen muchos kilómetros fuera del asfalto.

EL PREPARADO ES MÁS "ACUÁTICO"

Los neumáticos MT maximizan la tracción sobre el siempre delicado fondo de un vadeo. Pero lo más importante es la mayor altura del vehículo, que permite tanto pasar más seguro por encima de las posibles irregularidades del fondo como mantener la mecánica unos cuantos centímetros más a salvo del agua que en el Jimny de serie. Justo es decir que una de las pocas carencias de esta preparación es la toma de admisión elevada, muy útil tanto para vadeos como a la hora de rodar en pistas polvorientas; con ella instalada, la superioridad del vehículo mejorado habría sido aún mayor.

CUANTO PEOR ES LA PISTA, MEJOR VA EL PREPARADO

Debido a su buena base, con ejes rígidos, amplios recorridos de suspensión, gran ligereza y buena respuesta mecánica, el Jimny de serie se encuentra muy cómodo rodando sobre pistas de tierra. Las ruedas AT otorgan además una gran seguridad ante posibles piedras o irregularidades y resulta sencillo y seguro adoptar un buen ritmo en esta superficie. El Jimny preparado saca partido de su motor más potente y de su relación final más ajustada, pero, sobre todo, permite relajarse al circular a buen ritmo, ya que los eventuales obstáculos que obligan a tirar de freno en el vehículo de serie se superan con más facilidad en el preparado.

nos obligó a seleccionar constantemente los mejores pasos para evitar golpear los bajos. El Jimny preparado, por su parte, pasaba de todo y por todo, comportándose en este terreno de forma extraordinaria, permitiéndose el lujo de rodar en largas y dejando que piedras de gran tamaño se pasearan por sus bajos sin hacer mella. Mientras no tuvimos que utilizar la reductora, los consumos se igualaron sobre los nueve litros, con ritmos ligeros y con un amplio margen en el preparado.

POR EL CAUCE DEL DRAA

Camino del océano Atlántico, el oued Draa nos ofrece una gran variedad de pistas y caminos de todo tipo, incluyendo zonas campo a través que tan sólo algunos nómadas se atreven a recorrer. Las crecidas y bajadas del cauce provocan cárcavas que cambian constantemente, teniendo que abrir camino en más de una ocasión. La mayor altura al suelo y sus amplios recorridos de suspensión permitieron al preparado rodar más rápido, teniendo que tomarse las cosas con más calma en el de serie. Con éste, la conducción demandaba mas atención que

SUZUKI JIMNY 1.5 DDiS "GUTIÉRREZ"

UNA PEQUEÑA BESTIA

Nuestro Jimny preparado combina de forma eficaz muchos aspectos de los necesarios para dedicarnos a un amplio uso todoterreno, siendo capaz de afrontar desde recorridos trialeros a pistas de ritmos dakarianos.

La incorporación de un depósito auxiliar (que obligó a cambiar el recorrido de la línea de escape) provisto de una bomba de trasiego que permite duplicar la capacidad de gasóleo respecto al modelo de serie, garantiza una gran autonomía en grandes viajes. También se han suprimido los asientos traseros y se aprovechó la instalación del arco antivuelco para ampliar el volumen de carga hasta el techo con una rejilla y unas anillas de amarre que impiden que el material acopiado detrás pueda pasar al habitáculo.

A la hora de realizar tramos trialeros, contamos con los grupos de la versión de gasolina, los bloqueos ARB de diferencial y los neumáticos 235/75-15 M/T, lo cual implica aumentar la distancia entre la carrocería y el chasis para evitar roces en los pasos de rueda. Su capacidad para trialear se mejoró gracias a unos muelles más largos que aumentan los recorridos de suspensión.

Para rodar a ritmos de raid, tenemos tres aliados. En primer lugar, una centralita que eleva la potencia a 100 CV, primando, sobre todo, la ganancia del par motor. En segundo lugar, se han reforzado los ejes para evitar que se doblen en los saltos. Por último, los amortiguadores originales han dejado el sitio a unos Öhlins con regulación en extensión y compresión, protegidos con limitadores de recorrido. Para el uso más extremo cuenta con un nuevo parachoques de aluminio muy envolvente, un cabrestante y un amplio blindaje en su parte inferior.

El capítulo de la seguridad mejora con la incorporación de un arco antivuelco de cuatro puntos de apoyo que ayuda a mantener la carga fija y sirve de soporte para la segunda rueda de recambio o el gato hidráulico. El conjunto se completa con un buen número de accesorios y equipamiento, así como con mejoras en los ganchos de remolque, incorporación de faldillas para el polvo o una protección específica para el intercooler, situado en uno de los laterales del parachoques.

El grueso de la preparación ha corrido a cargo de ARC Racing, excepto el apartado de las transmisiones, firmadas por JRx4.

SUSPENSIONES Y RUEDAS

Amortiguadores Öhlins regulables en extensión y compresión + limitadores de recorrido	3.000 €
Muelles más largos	520 €
Separadores de rueda (+30 mm)	300 €
Neumáticos 235/75x15 MT (6)	740 €
Latiguillos de freno metálico	120 €

TRANSMISIÓN

Grupos de la versión de gasolina	1.000 €
Bloqueo delantero y trasero ARB + compresor	1.200 €
Elevación de respiraderos de los diferenciales	70 €
Mano de obra bloqueos, grupos y respiraderos	800 €

MOTOR

Centralita electrónica (+15 CV)	450 €

RESCATE

Cabrestante Mile Marker 6500	750 €
Gato hidráulico	300 €

COMUNICACIONES Y NAVEGACIÓN

GPS Garmin 276c	800 €
Emisora CB	120 €

CARROCERÍA

Ejes reforzados y protecciones de diferencial	1.200 €
Tacos Bodylift +3 cm	250 €
Parachoques de duraluminio con protección para intercooler y ganchos	600 €
Protección tránsfer y depósito original	300 €
Depósito auxiliar + bomba (modificación escape)	450 €
Supresión de los asientos traseros e instalación de arco antivuelco y rejilla de separación	1.000 €

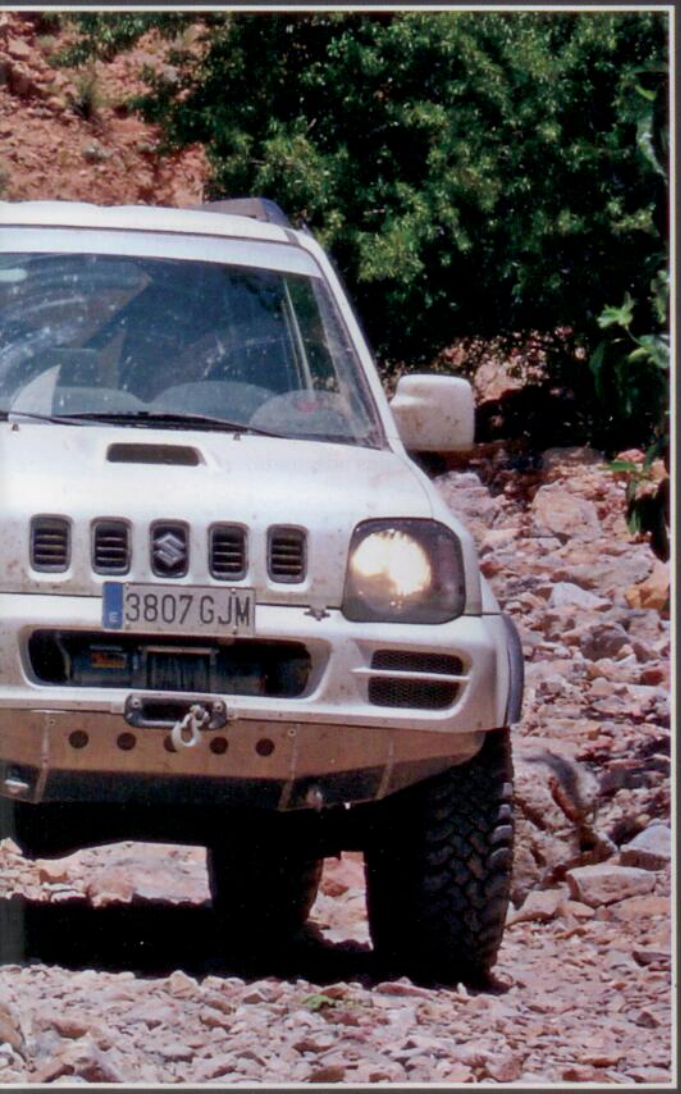
con el preparado. Los consumos seguían siendo parejos, pero siempre con el preparado marcando ligeras ventajas que rondaban el medio litro. Gracias a su buena cifra de par, el propulsor permitía sacar partido a la reductora (elemento criticable en sus hermanos de gasolina).

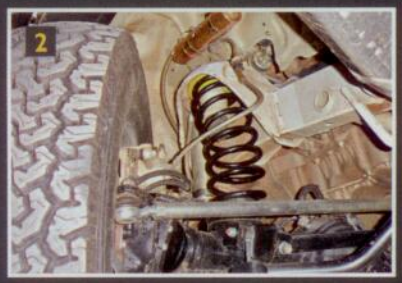
La última jornada transcurrió sobre las pistas de la costa atlántica, habitada en temporada por modestos pescadores. Ritmos alegres nos condujeron hasta Playa Blanca, una treintena de kilómetros de dunas de finísima arena donde nos quedamos atascados varias veces a pesar de deshinchar los neumáticos por debajo de un kilo.

Durante todo el recorrido no tuvimos ningún susto con el ABS; sin embargo, en la arena las frenadas se estiraron más de la cuenta. En el vehículo preparado esto no fue problema porque dispone de un botón que desconecta el sistema. Para evitar complicaciones en el de serie debimos ser cautos, adelantándonos en las frenadas para no cometer errores. El preparado sacó partido de sus mejores ángulos característicos para superar las crestas de las dunas más picudas y salir de las pozas con

EN PISTAS CON PIEDRAS HAY GRANDES DIFERENCIAS

Unas buenas suspensiones, con amplios recorridos, muelles progresivos de calidad y amortiguadores regulables con gran resistencia a la fatiga marcan diferencias extraordinarias sobre los terrenos más abruptos. Si a esto añadimos la seguridad que nos dan las protecciones de los bajos y la mayor capacidad de rodar despacio, sin recurrir a la reductora, que proporcionan los grupos más cortos, podemos comprobar que las ventajas del Jimny preparado resultan extraordinarias. Esto no quiere decir que el de serie no pueda enfrentarse a estas zonas, pero sí que debe hacerlo a un ritmo más moderado y asumiendo más riesgos.





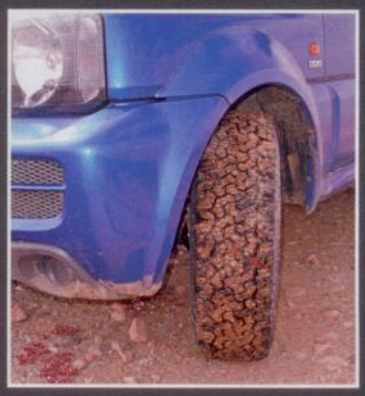
1. Arco antivuelco. Además del aporte de seguridad, sirve para amarrar la carga y ubicar la rueda de repuesto o el gato hidráulico.
2. Suspensiones mejoradas. Los ejes se han reforzado, se han colocado muelles de más longitud, amortiguadores Öhlins y latiguillos de freno metálicos.
3. Como un tractor. Con la incorporación de los bloqueos de diferencial ARB delante y detrás es casi imposible que este Jimny pierda tracción en algún momento.

4. Mejora de la autonomía. Con el montaje de un depósito de combustible adicional de 40 litros, la autonomía crece casi exponencialmente.
5. Paragolpes específico. Además de ser de aluminio y más robusto, mejora las cotas e incluye una eficaz protección para el intercooler.
6. Modificación del escape. La instalación del depósito suplementario en la parte trasera obligó a modificar la línea de escape.

PARTE DE DAÑOS

Pese a realizar una conducción cuidadosa y marcada por el sentido común en todo momento, con nuestro Jimny de serie la dificultad extrema del terreno provocó ciertos desperfectos en el vehículo que, en su mayoría, serían evitables con unas sencillas protecciones. Cabe señalar que, desde el punto de vista mecánico, ningún elemento presentó fallo alguno de fiabilidad, destacando el buen trabajo realizado por los amortiguadores y el propulsor.

■ **Uno de los ganchos traseros cedió** cuando intentamos tirar con una eslinga para salir de un atasco. Se nos antojan algo débiles para el uso *off road*.



■ **Los golpes del parachoques en las dunas y el roce de los neumáticos** de mayor tamaño provocó un leve desprendimiento de este elemento.

■ **La limitada altura libre en algunos lugares** hizo que se golpeara la línea de escape, uno de los elementos más expuestos del Jimny de serie.

■ **El exceso de carga que conlleva este tipo de rutas** motivó que en los pasos más comprometidos las suspensiones hicieran continuos topes. Aún así, aguantaron el tipo.

■ **Los soportes de los tirantes de guiado del eje** sufrieron el continuo impacto de las piedras y roderas, por lo que terminaron bastante deteriorados.

menos riesgo de atascarse. Aquí el parachoques del vehículo de serie sufrió varios golpes al tratar de superar la parte baja de las dunas, dañándose los soportes que lo sujetan hasta el punto de rozar los neumáticos en los pasos de rueda, si bien hay que recordar que la medida utilizada (215/75) cuenta con mayor diámetro que la original, situación que en otras zonas de la prueba resultó favorable gracias a la mayor altura libre disponible.

El acertado diseño del Jimny, unido a su bajo peso, le permitió rodar con soltura por arena. El preparado, con parachoques delantero recortado y en aluminio, se enfrentó a todo sin problemas; pero, pese a contar con ruedas de mayor tamaño y un motor potenciado, también se quedó atrancado en la finísima arena de las dunas. En uno de los atascos, el gancho trasero del Jimny de serie cedió y se rompió. El uso intenso de la reductora volvió a dar la espalda al vehículo de serie, ofreciendo el preparado además un mayor número de relaciones útiles gracias al cambio de ambos grupos.

PRUEBA SUPERADA

El momento de las conclusiones suele ser siempre delicado, pero en este caso no ha sido así. El Jimny preparado pierde facultades en asfalto por consumo, ruidos y vibraciones. Sin embargo, en campo recupera el terreno perdido con creces, y con la ayuda de sus bloqueos de diferencial, desarrollos más cortos, ruedas de mayor tamaño, protecciones, refuerzos y aumento de potencia se transforma en un vehículo capaz de sacar los colores a más de un gigantón. El Jimny de serie es un todoterreno con todas las letras. Sus prestaciones sobre cualquier tipo de terrenos son muy buenas. Ahora bien, justo es reconocer que cuando el de serie no da mas de sí, el preparado todavía dispone de un amplio margen de maniobra. En el de serie echamos de menos unos refuerzos y protecciones, pero el veredicto final de nuestra prueba no admite discusión: el Jimny de serie puede con rutas por nuestro país y no se amilana a la hora de afrontar retos mayores como un viaje al continente africano... con tan sólo disponer de unas ruedas adecuadas.

EN ASFALTO GANA EL DE SERIE

El asfalto es el único terreno sobre el cual el vehículo de serie obtiene ventajas respecto al preparado. Sus neumáticos tienen tacos menos pronunciados, por lo que genera menos ruido cuando éstos golpean el suelo. Por otra parte, el Jimny preparado monta grupos más cortos en los diferenciales, lo que obliga a rodar a más revoluciones por minuto para mantener la misma velocidad que el vehículo de serie. Esto no sólo incrementa el ruido, sino también los consumos y, a la larga, reduce la vida útil del motor. En cualquier caso, si las carreteras tienen socavones imprevistos, el Jimny de serie los sufrirá más.

FICHA TÉCNICA

	JIMNY DE SERIE	JIMNY PREPARADO
MOTOR		
Tipo	Diésel, 4 cilindros en línea	
Posición	Delantero longitudinal	
Distribución	2 válvulas por cilindro OHC	
Cilindrada	1.461 cm³ (76 x 80,5 mm)	
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbocompresor e intercooler	
Compresión	17,9:1	
Potencia máx.	86 CV (63 kW) a 3.750 rpm	100 CV (73 kW) a 3.600 rpm
Par máximo	200 Nm a 1.750 rpm	230 Nm a 1.750 rpm
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera permanente con acople del tren anterior	
Cambio	Manual, 5 velocidades	
Embrague	Monodisco en seco	
Grupo (reduct.)	3,41 (2:1)	4,09 (2,48:1)
Relaciones del cambio	I. 4,24; II. 2,36; III. 1,69; IV. 1,24; V. 1,00; MA. 4,43.	I. 4,24; II. 2,36; III. 1,69; IV. 1,24; V. 1,00; MA. 4,43
CHASIS		
Tipo	Largueros y travesaños	
Suspensión delantera	Eje rígido, amortiguadores, muelles y barra estabilizadora	
Suspensión trasera	Eje rígido, amortiguadores, muelles y barra estabilizadora	
DIRECCIÓN		
Tipo	Recirculación de bolas, asistida	
Diám. de giro	9,8 metros	10,0 metros
FRENOS		
Delante/detrás	Discos ventilados/tambor	
Ayudas	ABS	
DIMENSIONES Y PESOS		
Long./anch./alt.	3.665/1.600/1.705 mm	3.667/1.606/1.715 mm
Batalla	2.250 mm	
Vía del./tras.	1.355/1.365 mm	
Peso	1.155 kg	1.325 kg
Depósito	40 litros	40+38 litros
Maletero	113 litros	550 litros (estimado)
RUEDAS		
Llantas	Aleación, de 15"	
Neumáticos	205/70-15	
PRESTACIONES		
Vel. máx.	145 km/h	130 km/h
0 a 100 km/h	17,4 segundos	18,3 segundos
CONSUMO		
Consumo	5,6/6,1/7,0 l/100 km	7,5/8,5/9,5 l/100 km
Autonomía	655 km	917 km
CO_2	162 g/km	n.d.

FÍJATE EN: La reductora más acusada es una ayuda inestimable en el Jimny preparado, cuyo motor también ha ampliado su rendimiento. Como contrapartida de la preparación, el peso aumenta y se pierden las plazas traseras. La autonomía también es superior.

LA OPINIÓN TT

El uso que verdaderamente vayamos a dar a nuestro vehículo será, aparte del presupuesto disponible, el que realmente deba condicionar el grado de preparación que queramos obtener. Unas simples ruedas AT son el perfecto primer escalón para usos esporádicos fuera del asfalto. La elevación de las suspensiones y la desmultiplicación de la reductora pueden suponer un segundo paso para uso todoterrenero más frecuente. En el caso del Jimny, todas las modificaciones que impliquen aumento de tara (protecciones, cabrestante, refuerzos, etc.) deben considerarse sólo para uso intensivo del vehículo fuera de carretera, ya que al homologarlas perderemos las plazas traseras.

	JIMNY
Carrocería	★★★
Habitáculo	★★
Motor	★★★
Transmisión	★★★
Suspensiones	★★★★
Total	★★★

CON UNAS MÍMINAS PROTECCIONES Y REFUERZOS EL JIMNY AUMENTA NOTABLEMENTE SU RENDIMIENTO EN RECORRIDOS FUERA DEL ASFALTO

EQUIPAMIENTO

	Suzuki Jimny
CONFORT Y LUJO	
Aire acondicionado	Sí
Asientos del. calefactados	No
Asientos cuero/eléctricos	Mode 3/No
Cierre centralizado	Sí
Climatizador	No
Cristales tintados	Sí
Navegador	No
Pintura metalizada	358 €
Retrovisores eléctricos	Sí
Radio CD/MP3	Mode 3
Techo solar	No
Volante y pomo de cuero	Sí
Volante multifunción	No
FUNCIONAL	
Apertura/arranque sin llave	No
Arranque en pendientes	No
Barras en techo	Sí
Cambio automático	No
Control de descenso	No
Control presión de neum.	No
Control veloc. de crucero	No
Faros halógenos	Sí
Ordenador de a bordo	No
Reductora	Sí
Rueda de repuesto normal	Sí
Toma de corriente 12V	No
SEGURIDAD	
ABS/ESP	Sí/no
Airbags frontales/laterales	Sí/no
Airbags de cortina	No
Anclajes Isofix	Sí
Antinieblas delanteros	Mode 3
Control de tracción	No
Repartidor fuerza frenado	Sí
Reposacabezas activos	No

ATENTO A: Después de 11 años en el mercado, **el equipamiento del Jimny ha mejorado considerablemente,** aunque la edad le hace tener lagunas. El ABS y el aire acondicionado son ahora elementos de serie.

COTAS

	Ángulo de ataque	Ángulo de salida	Ángulo ventral	Profundid. de vadeo	Altura libre
JIMNY SERIE	40° 4,5 ptos.	48° 5 ptos.	150° 5 ptos.	80 cm 8 ptos.	20 cm 5 ptos.
JIMNY PREPAR.	45° 5 ptos.	55° 6,5 ptos.	145° 6 ptos.	90 cm 9 ptos.	20 cm 5 ptos.

FÍJATE EN: En ambos casos, la altura al suelo la marcan los ejes rígidos, pero la carrocería del Jimny preparado queda más lejos del suelo.

LA PREPARACIÓN ES CRUCIAL EN LA ARENA

Las ventajas de una buena preparación son casi innumerables cuando aparece la arena, especialmente en su forma más divertida: las dunas. El Jimny preparado es más potente, y la mayor reducción de sus grupos le permite aprovechar aún más la fuerza disponible. Por otra parte, unos ángulos específicos más favorables hacen posible afrontar las dunas con más inercia. Ahora bien, el mayor peso le hace hundirse un poco más sobre la arena, mientras que las ruedas MT, con acusados tacos, escarban más, y su dura carcasa tampoco ayuda a mejorar la tracción.