DER SPITZENREITER

25 GELÄNDEWAGEN,
DIE BESSER SIND ALS ANDERE.
25 MAL DIE GLEICHE FRAGE:
WER IST DER BESTE VON ALLEN?
GROSSE ZWISCHENBILANZ

DIE REGELN

12 Kandidaten
Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

23 Prüfungen
Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

1000 Punkte
Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

1 Testsiegel
Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!

DIE KANDIDATEN

Audi Q7 3.0 TDI	6/2007
BMW X5 3.0sd	11/2007
Daihatsu Terios 1.5	1/2007
Hummer H3 3.7	3/2008
Iveco Massif HPT	9/2008
Jeep Cherokee 2.8 CRD	12/2008
Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	2/2008
Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	9/2007
Land Rover Defender 90 TD4	8/2007
Land Rover Freelander TD4	4/2007
Mercedes G 320 CDI	7/2007
Mercedes GL 420 CDI	12/2006
Mercedes GLK 280	11/2008
Mitsubishi L200 2.5 DI-D+	6/2008
Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	5/2007
Nissan Pathfinder 2.5 dCi	10/2008
Nissan X-Trail 2.0 dCi	12/2007
Range Rover TDV8	2/2007
Subaru Forester 2.0	7/2008
Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	3/2007
Suzuki Jimny 1.5 DDiS	4/2008
Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	5/2008
VW T5 PanAmericana	8/2008
VW Tiguan 2.0 TDI	1/2008
VW Touareg 3.0 TDI	10/2007

Fotos: Starck

Meister aller Klassen: Der sündhaft teure Range Rover führt seit 23 Monaten unsere Supertest-Rangliste an – er ist der Beste. Manchmal hat sein Thron gewackelt, gestürzt worden ist er nie

842 VON 1000 GESAMTPUNKTEN

Supertests in allen Details:
www.4wf.de

»WER IN DER VERSCHRÄNKUNGS-BAHN GEWINNT, MUSS SICH VOR DEM RUBICON TRAIL NICHT FÜRCHTEN«

Spezialist in der Verwindung: Der Wrangler Rubicon hat als erster Geländewagen in einer Supertest-Sektion die volle Punktzahl geholt. Besser geht es nicht

200 VON 200 PUNKTEN FÜR VERWINDUNG

Der Range Rover leistet eine meisterliche Vorstellung: Das extrem gut verschränkende Luftfederfahrwerk lässt den schweren Briten aufrecht durch die Verwindungsbahn stolzieren

195 VON 200 PUNKTEN FÜR VERWINDUNG

Das war irgendwie klar – wer seit 50 Jahren auf Achssperren verzichtet, muss wenigstens ein astrein verschränkendes Fahrwerk bieten: Defender auf Platz drei in der Verwindung

185 VON 200 PUNKTEN FÜR VERWINDUNG

Wie geht das denn? Postkutschenfahrwerk und trotzdem Verschränkung vom Allerfeinsten? Der Iveco Massif fährt trotz Blattfedern und langem Radstand bis auf Platz vier!

180 VON 200 PUNKTEN FÜR VERWINDUNG

Fotos: Starck (6), Traub (2)

Am Anfang war der Zweifel – nicht nur bei uns, auch bei den Autoherstellern. Einen genormten Geländetest gab es noch nie. Wie will man die Performance eines Allrad-Fahrzeuges in unterschiedlichsten Geländeformationen objektiv bewerten? Auf festem Untergrund ist es relativ einfach, Fakten zu schaffen. Da erzielen wir mit teurem Messe-Equipment und festgeschriebenen Prüfprogrammen reproduzierbare Ergebnisse. Aber die Geländetauglichkeit? Man kann in Kiesgruben oder Steinbrüchen herumturnen und anschließend mehr oder minder objektive Urteile abgeben. Oder die Technik aufzählen, die in einem Geländewagen steckt, und danach hochrechnen, was er könnte, wenn man würde. Andernorts Tagesgeschäft.

Wir wollen mehr und haben die beste Ausgangsbasis: das 4Wheel Fun-Testgelände in Horstwalde. Verteilt auf atemberaubende 1200 Hektar Natur, sind hier dutzende feste Prüfstationen installiert, die wir seit Jahren für unsere Geländetests nutzen. Da könnte man doch …

Gemeinsam mit Experten des Dekra machte das Test-Team von 4Wheel Fun Mitte 2006 Nägel mit Köpfen. Neun Stationen wurden ausgewählt, um beispielhaft alle relevanten Beanspruchungen für Geländewagen zu ermitteln. Die Module wurden vermessen, kategorisiert, Messprozeduren und Bewertungskriterien festgelegt. Das komplette Prüfprogramm wurde abschließend vom Dekra zertifiziert.

Im Dezember 2006 war dann Premiere: Der damals flammneue Mercedes GL 420 CDI musste als erstes Auto durch den Supertest. Insgesamt 25 Geländewagen haben sich seitdem dieser Herausforderung gestellt. Das Prinzip ist immer gleich: Nicht jeder darf antreten, die Redaktion bestimmt – aus aktuellen Neuheiten oder bereits getesteten Fahrzeugen –, wer als Nächster ran muss. Wenn von vornherein klar ist, dass ein Allradler den Test nicht besteht, muss er draußen bleiben. So ergibt es beispielsweise wenig Sinn, einen Toyota RAV4 oder einen Audi A6 Allroad trotz der respektablen Straßeneigenschaften über den Parcours zu schicken, das Ergebnis stünde von Anfang an fest. Wer zum Supertest darf, ist daher bereits ein Siegertyp, der im Gelände mehr kann als andere. Die Ergebnisse sind dennoch teilweise erstaunlich, Versagen ist nicht ausgeschlossen – dass Kandidaten letztlich durchfallen können, gehört selbstverständlich dazu. Auf diesen zehn Seiten stellen wir Ihnen die Essenz aus 25 Supertests vor. Der „beste Geländewagen der Welt" existiert dabei durchaus, er führt derzeit unsere Wertung an und wartet auf einen Herausforderer, der ihn vom Thron stürzt. Es gibt allerdings auch Spezialisten, die in einzelnen Sektionen echte Sieger sind. Sie können je nach persönlichen Ansprüchen sogar die bessere Wahl sein – große Liste auf Seite 57.

Unterboden

Wie ist das Getriebe gegen Steinschlag geschützt, wie kann man das Auto aus ausweglosen Situationen bergen? Die Unterbodenbewertung holt die verborgenen Schwachstellen ans Licht, die in keinem regulären Test auftauchen. Derzeitiger Superlativ in dieser Beziehung ist ein Ami: Der Hummer H3 hat nicht nur flächendeckend die stabilsten Schutzbleche, auch die Aufgeräumtheit der verbauten Aggregate und die unver- ▶

gleichlich massiven Anschlagpunkte für Bergezeug sprechen für ihn. Auffällig werden in diesem Prüfmodul besonders die Autos, die auf reiner Pkw-Technik basieren – der Blick unters Kleid bringt alle Schwachpunkte ans Licht.

Verschränkung, Winkelwerte

Die Verschränkungsbahn hat es in sich. Amplituden bis zu 1,3 Meter (!) warten auf die Fahrwerke. Simuliert wird dabei ein natürlicher Felsenparcours – wer hier durchkommt, ist ein Kandidat für den legendären Rubicon Trail. Und da ist tatsächlich der Name Programm: Der Jeep Wrangler Rubicon ist hier derzeit Klassenbester. Wegen seiner kurzen Überhänge, seines kurzen Radstandes, der kurzen Übersetzung und der ausgezeichneten Verschränkung lässt er sich sehr entspannt durch die Verwindungsstrecke pilotieren. Andere kämpfen hier bisweilen mit viel zu schneller Getriebeübersetzung, zu geringer Bodenfreiheit, zu langen Überhängen oder auch mit einer labilen Karosserie – beim Audi Q7 äußerte sich das sogar in markerschütterndem Krachen beim Befahren der Bahn.

Fahrwerk

Große Felsbrocken, die fest im Fahrweg eingelassen sind – am Geröllhang testen wir die Fahrwerkqualitäten. Sportler haben es dabei schwer: Ist die Radführung nicht mustergültig, drohen schnell Punktverluste, weil die Traktion zusammenbricht oder bei Bergabfahrt die Kontrolle verloren gehen kann. Dass der Komfortkönig Range Rover die Disziplin anführt, überrascht wenig. Dass allerdings auch vermeintlich „harte Knochen“ wie der Iveco Massif und der Suzuki Jimny in dieser Prüfung richtig punkten, verdeutlicht, dass man allein vom Straßenfahrverhalten noch längst nicht auf die Geländetauglichkeit eines Fahrwerks schließen kann.

Steigfähigkeit, Bergabfahrt

In Gesprächen mit unseren Lesern hören wir oft das Argument: „Mein Allradler hat eine kurze Geländeuntersetzung, die Motorbremse reicht doch, Bergabfahrtkontrolle brauche ich nicht.“ Dennoch werten wir die Bergabfahrkontrolle mit bis zu 50 Punkten. Warum? Weil die Motorbremse kein Allheilmittel ist. Beispielsweise auf glattem Untergrund, wo kurz übersetzte Autos an starken Gefällen unkontrollierbar überbremsen, im schlimmsten Fall quer zur Fahrbahn rutschen können – Überschlagsgefahr! Nur echte Geländeprofis schaffen es, die Situation mit gezieltem Gasgeben eventuell noch zu entschärfen. Diese Gefahr besteht bei guter Bergabfahrkontrolle nicht. Doch das ist nur ein kleiner Teil unserer Prüfungen an den Steigungsbahnen. Gleichzeitig testen wir das wichtige Anfahren im Hang, die Bewältigung der Steigungen an sich und natürlich die Motorbremswirkung. Spitzenreiter bislang: der kurz übersetzte Jeep Grand Cherokee, der auch eine hervorragend abgestimmte Bergabfahrkontrolle besitzt. Und selbst in der steilsten Bahn nach oben zu klettern, ist bereits eine Auszeichnung wert – nicht alle Supertest-Teilnehmer schafften das bislang.

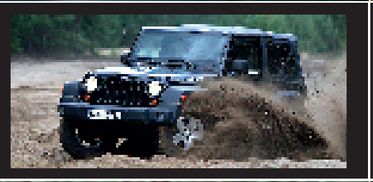
Handling

Auf großer Fahrt möchte man sicher ankommen. Gefragt ist neben dem reinen Geländetalent unter anderem auch das Handling. Ein schaukeliges Fahrwerk potenziert sich bei voller Beladung bis zur Unfahrbarkeit. Ständiges vorlautes ▶

»AM SANDHANG IST KEIN PLATZ FÜR KRAFTSTROTZENDE ANGEBER. NUR DAS ERGEBNIS ZÄHLT«

Ohne Kompromisse – der Wrangler Rubicon ist bei der Bewertung des Antriebssystems König. Zwei Achssperren, ultrakurze Untersetzung, ohne vorlaute Elektronik. Top

88 VON 100 PUNKTEN FÜR ANTRIEB



Altmeister mit Stern: Sperren gehören seit jeher zum Konzept des G-Modells. Heutzutage wird er außerdem von sehr kräftigen Motoren und einer feinen Getriebeautomatik unterstützt

85 VON 100 PUNKTEN FÜR ANTRIEB

Der Begriff Wühlmaus mag bei diesem Koloss nicht recht passen. Doch die ausgezeichnet abgestimmte Elektronik macht aus dem Range Rover genau das

83 VON 100 PUNKTEN FÜR ANTRIEB

Grabenkämpfer mit Tiefgang. Die Limits setzt beim Grand Cherokee nur die niedrige Bodenfreiheit. In der Traktionsprüfung gehört er zu den Besten der Welt

82 VON 100 PUNKTEN FÜR ANTRIEB

Fotos: Starck

Eingreifen irgendwelcher Sicherheitselektronik führt unter Umständen dazu, dass man beispielsweise in einem Weichsandfeld ganz einfach stecken bleibt. Und wenn sich die Fuhre bei Pistenfahrt nur mit Mühe auf Kurs halten lässt, ist damit auch keinem gedient. All das ist Prüfauftrag in unserem Handlingtest auf der 1000 Meter langen Lockersandstrecke. Der bisherige Spitzenreiter in dieser Disziplin war fast vorhersehbar: Der BMW X5 steht auch auf der Straße für zackiges, exaktes Fahrverhalten. Dass ihm ein durchaus ernst zu nehmender Geländegänger unmittelbar auf den Fersen ist (der VW Touareg, Gesamtrang acht im Supertest), zeigt dagegen, dass nicht nur messerscharfe Lenkung und superstraffes Fahrwerk allein solide Fernreisequalitäten garantieren.

Wat-Verhalten

In abgesperrten Fahrgeländen kann man oft um Wasserlöcher oder geflutete Gräben herumfahren. Wer auf großer Tour ist, hat diese Wahl nicht immer. Wenn man die Alternative hat, ein nach Regen geflutetes Wadi in Nordafrika zu queren, den zum veritablen Flusslauf angeschwollenen kleinen Gebirgsbach zu überwinden oder im Zweifelsfall einen ganztägigen Umweg in Kauf zu nehmen, muss man sich auf seinen Untersatz verlassen können. Unser Testbecken ist bis zu anderthalb Meter hoch flutbar, dann allerdings ein Fall für große Lkw oder extrem umgebaute Expeditionsallradler. Wir prüfen hierbei nicht nur, in welchem Auto man sich nasse Füße holt (Beispiel Daihatsu Terios) oder wo bereits bei der kleinsten Bugwelle ein verheerender Wasserschlag droht (Beispiel BMW X5). Nach der Wasserdurchfahrt hatten wir schon zickige

»WAS NUTZT ALLER LUXUS, WENN MAN ZWISCHEN DEN BÄUMEN STECKEN BLEIBT? WENDIGKEIT IST TRUMPF«

Das war keine Überraschung, denn kompakter ist keiner. Der Jimny führt unsere Bestenliste in Sachen Wendigkeit und Übersichtlichkeit fast mit Maximalpunktzahl an

95 VON 100 PUNKTEN FÜR ÜBERSICHTLICHKEIT/WENDIGKEIT

Beinahe Bester – der Terios macht Waldarbeiter fröhlich. In Sachen Handlichkeit macht ihm kaum einer was vor. Doch in anderen Disziplinen des Supertests scheiterte er letztlich

91 VON 100 PUNKTEN FÜR ÜBERSICHTLICHKEIT/WENDIGKEIT

Wären die unförmigen Plastikwülste an allen Seiten nicht – der Wrangler könnte wie ein Indianer durch den dichten Wald schleichen. Doch auch so genügt es für Rang drei

75 VON 100 PUNKTEN FÜR ÜBERSICHTLICHKEIT/WENDIGKEIT

Wenn ein Auto Forester heißt, sollte es in dieser Wertung hier tunlichst nicht patzen. Das neue Subaru-SUV hat bestanden und im „Förstertest“ Rang vier belegt

72 VON 100 PUNKTEN FÜR ÜBERSICHTLICHKEIT/WENDIGKEIT

Fotos: Lindloff (4), Starck (4)

Elektronik, in den Auspuff eingedrungenes Wasser, geflutete Scheinwerfer und vollgelaufene Hohlräume, in denen es noch Tage nach dem Test fröhlich gluckerte. Traditionell hält besonders Toyota große Stücke auf die Tauchfähigkeit der hauseigenen Geländegänger – mit Recht. Der Land Cruiser V8 gab sich bei stolzen 75 Zentimeter Wassertiefe keine Blöße. Übrigens ein Pegel, mit dem wir für Heft 4/2007 auch den damals frisch vorgestellten Land Rover Freelander prüften. Erst nach unserem Test wurde seitens Land Rover Deutschland die freigegebene Wattiefe auf 500 Millimeter reduziert.

Übersicht, Wendigkeit

Was nutzt der teuerste, stärkste und komfortabelste Spezialist, wenn man damit im nächsten Wald zwischen den Bäumen stecken bleibt? Intern nennen wir die Sektion den Förstertest, in der es darum geht, möglichst wendig und mit guter Übersichtlichkeit den genormten Parcours zu bewältigen. Nicht nur Waidmänner und Forstwirte finden hier ihre Favoriten – auf engen Gebirgspfaden ist Handlichkeit genauso gefragt. Nicht jeder will schließlich in unendliche Wüsten reisen – Der knuffige Suzuki Jimny ist in dieser Disziplin klarer Klassenbester. Dass allerdings ein veritabler Brocken wie der lange Mercedes G oder der VW T5 PanAmericana in diesem Bereich Bestnoten erzielen, war so vorher nicht abzusehen.

Traktion

Speziell Afrikafahrer kennen diesen Untergrund: staubfeiner, bodenloser Sand mit der Konsistenz von Puderzucker. Fech-Fech nennen sie das in der Sahara, wer da einmal hineingerät, will nur noch raus – Inspiration für unsere Traktions- ▶

Die Unterbodenbewertung bringt es an den Tag: Der Hummer H3 macht mit seiner martialischen Optik nicht nur auf Show, die Technik ist fast optimal verpackt

43 VON 50 PUNKTEN FÜR UNTERBODEN

Japanischer Bademeister: Der Land Cruiser V8 braucht keinen Schnorchel, um selbst nach Überschwemmungen Herr der Lage zu bleiben – Spitzenreiter beim Wat-Verhalten

92 VON 100 PUNKTEN FÜR WAT-VERHALTEN

Fotos: Lindloff (2), Starck (2)

prüfung im mit feinstkörnigem Material gefüllten Sandbecken. Dieser Test gibt gleichzeitig aber auch Rückschlüsse auf hiesige Geländeformationen: Wer dabei so hervorragend abschneidet wie der Range Rover oder der Iveco Massif, braucht sich auch vor seifigem Morast und tiefen Schlammlöchern nicht zu fürchten.

Antriebssystem

Hier trennt sich wirklich die Spreu vom Weizen. Denn so harmlos der Sandhang auf den ersten Blick aussieht – er hat es in sich. Die 20-prozentige Steigung führt in Verbindung mit dem tiefen Untergrund die Testfahrzeuge ans Limit, manche darüber. Da wird sich fröhlich festgefahren (Mercedes GLK), das Notprogramm aktiviert (Nissan X-Trail, BMW X5), die vermeintlich hilfreiche Geländesteuerung bemüht, die dann doch mehr schadet als nutzt (VW Tiguan). Oder die Traktionskontrolle bremst den Vortrieb jenseits jeden Sinns zusammen (Mitsubishi L200). Interessant außerdem, wie die Probanden thermisch mit der Beanspruchung zurecht kommen.

»WER EINEM GELÄNDEWAGEN NICHT UNTER DAS KLEID GUCKT UND MIT IHM BADEN GEHT, HAT NICHT ALLES GESEHEN«

Letztlich beweist der Supertest vor allem eines: Nur mit einem so umfangreichen, standardisierten Verfahren wie dem von 4Wheel Fun kann man bei Geländewagen verborgene Schwächen entlarven und unvermutete Talente entdecken. Gut, dass wir verglichen haben. *Torsten Seibt*

1. UNTERBODEN

Modell	Anordnung max. 25	Schutz max. 25	Gesamt max. 50
1. Hummer H3 3.7	21	22	43
2. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	21	21	42
3. Mercedes G 320 CDI	21	20	41
4. Mercedes GL 420 CDI	20	18	38
5. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	17	18	35
5. Land Rover Freelander TD4	17	18	35
5. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	18	17	35
5. Range Rover TDV8	18	17	35
9. Iveco Massif HPT	16	17	33
9. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	16	17	33
9. Mercedes GLK 280	15	18	33

2. VERWINDUNGSBAHN

Modell	Bahn 1 max. 50	Bahn 2 max. 150	Gesamt max. 200
1. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	50	150	200
2. Range Rover TDV8	50	145	195
3. Land Rover Defender 90 TD4	50	135	185
4. Iveco Massif HPT	48	132	180
5. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	48	131	179
6. Daihatsu Terios 1.5	45	130	175
6. Mercedes G 320 CDI	50	125	175
8. Hummer H3 3.7	50	123	173
9. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	50	120	170
10. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	48	119	167
11. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	50	110	160

3. FAHRWERK

Modell	Bergauffahrt max. 50	Bergabfahrt max. 50	Gesamt max. 100
1. Range Rover TDV8	45	50	95
2. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	45	45	90
3. Hummer H3 3.7	44	43	87
4. Land Rover Defender 90 TD4	42	44	86
5. Iveco Massif HPT	43	42	85
6. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	42	41	83
7. VW Touareg 3.0 TDI	40	40	80
8. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	37	42	79
9. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	38	40	78
10. Jeep Cherokee 2.8 CRD	37	40	77
10. Land Rover Freelander TD4	35	42	77

4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT

Modell	Bergauffahrt max. 50	Anfahren am Berg max. 50	Motorbremse max. 50	Bergabfahrhilfe max. 50	Gesamt max. 200
1. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	50	50	37	50	187
2. Jeep Cherokee 2.8 CRD	50	50	37	48	185
2. Range Rover TDV8	50	50	40	45	185
4. VW Touareg 3.0 TDI	50	50	32	50	182
5. Land Rover Freelander TD4	50	44	35	50	179
6. Mercedes GL 420 CDI	50	50	35	40	175
7. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	50	47	25	48	170
8. Mercedes GLK 280	50	50	11	50	161
9. VW Tiguan 2.0 TDI	50	47	13	47	157
10. BMW X5 3.0sd	50	47	6	48	151
10. Nissan X-Trail 2.0 dCi	44	44	13	50	151

5. HANDLING

Modell	Antriebssystem max. 25	Aufbaubewegung max. 25	Fahrdynamik max. 50	Gesamt max. 100
1. BMW X5 3.0sd	20	23	45	88
2. VW Touareg 3.0 TDI	25	21	38	84
3. Mercedes GLK 280	17	23	42	82
4. Audi Q7 3.0 TDI	18	23	40	81
5. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	21	17	40	78
5. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	20	18	40	78
5. Subaru Forester 2.0X	20	20	38	78
8. VW Tiguan 2.0 TDI	15	21	41	77
9. Range Rover TDV8	25	15	35	75
10. Daihatsu Terios 1.5	25	20	29	74
10. Iveco Massif HPT	19	15	40	74

6. WAT-VERHALTEN

Modell	Dichtheit max. 25	Aggregateschutz max. 25	Max. Wattiefe max. 50	Gesamt max. 100
1. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	25	19	48	92
2. Land Rover Freelander TD4	20	20	48	88
3. Hummer H3 3.7	25	20	42	87
4. Mercedes G 320 CDI	25	20	40	85
5. Iveco Massif HPT	23	20	40	83
5. Mercedes GL 420 CDI	25	18	40	83
7. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	25	18	39	82
8. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	23	18	40	81
8. Mitsubishi L200 3.2 DI-D	25	16	40	81
10. Land Rover Defender 90 TD4	20	20	40	80
11. Nissan Pathfinder 2.5 dCi	23	18	35	76

7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT

Modell	Übersichtlichkeit max. 20	Wendigkeit max. 40	Abmessungen max. 40	Gesamt max. 100
1. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	19	38	38	95
2. Daihatsu Terios 1.5	18	38	35	91
3. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	16	30	29	75
4. Subaru Forester 2.0X	16	28	28	72
5. Jeep Cherokee 2.8 CRD	14	29	27	70
5. Mercedes GLK 280	17	25	28	70
6. Land Rover Defender 90 TD4	17	20	30	67
7. Land Rover Freelander TD4	15	24	27	66
8. VW T5 2.5 TDI PanAmericana	17	27	21	65
9. Mercedes G 320 CDI	17	20	27	64
10. Nissan X-Trail 2.0 dCi	12	24	27	63

8. TRAKTION

Modell	Durchfahrt max. 25	Anfahren max. 25	Gesamt max. 50
1. Range Rover TDV8	25	22	47
2. Iveco Massif HPT	23	23	46
3. Land Rover Defender 90 TD4	23	20	43
4. Hummer H3 3.7	23	19	42
4. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	22	20	42
6. Audi Q7 3.0 TDI	21	20	41
6. BMW X5 3.0sd	21	20	41
6. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	23	18	41
9. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	19	21	40
9. VW Touareg 3.0 TDI	20	20	40
10. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	21	18	39

9. ANTRIEBSSYSTEM

Modell	Kraftentfaltung max. 50	Traktionshilfen max. 50	Gesamt max. 100
1. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	38	50	88
2. Mercedes G 320 CDI	35	50	85
3. Range Rover TDV8	43	40	83
4. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	40	42	82
5. Iveco Massif HPT	42	39	81
6. VW Touareg 3.0 TDI	40	38	78
7. Audi Q7 3.0 TDI	40	35	75
7. Jeep Cherokee 2.8 CRD	35	40	75
7. Land Rover Defender 90 TD4	40	35	75
7. Land Rover Freelander TD4	40	35	75
11. Hummer H3 3.7	35	38	73

RANGLISTE GESAMTERGEBNIS

Modell	Punkte*	Modell	Punkte*
1. Range Rover TDV8	842	14. Mercedes GL 420 CDI	683
2. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	829	15. Mercedes GLK 280	682
3. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	797	16. Nissan Pathfinder 2.5 dCi	655
4. Iveco Massif HPT	780	17. Mitsubishi L200 2.5 DI-D+	649
5. Land Rover Defender 90 TD4	762	18. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	645
6. Jeep Cherokee 2.8 CRD	760	19. Audi Q7 3.0 TDI	640
7. Hummer H3 3.7	757	20. VW T5 2.5 TDI PanAmericana	592
8. Mercedes G 320 CDI	752	21. Subaru Forester 2.0	582
9. VW Touareg	749	22. BMW X5 3.0sd**	569
10. Land Rover Freelander TD4	747	23. Daihatsu Terios 1.5**	567
11. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	735	24. VW Tiguan 2.0 TDI**	538
12. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	715	25. Nissan X-Trail 2.0 dCi**	497
13. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	698		

* maximal 1000 Punkte; ** nicht bestanden